PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2019/903

od 29. svibnja 2019.

kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje koje počinje 1. siječnja 2020. i završava 31. prosinca 2024. godine

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (okvirna Uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (a),

budući da:

(1) Uredbom (EZ) br. 549/2004 zahtijeva se da Komisija donese ciljeve performansi na razini Unije za ključna područja sigurnosti, zaštite okoliša, kapaciteta i troškovne učinkovitosti za svako referentno razdoblje. Provedbena pravila koja se odnose na te ciljeve utvrđena su u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/317 ([2]). Konkretno, člankom 9. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 zahtijeva se da Komisija, uz ciljeve performansi na razini Unije, utvrdi i sljedeće vrijednosti: „polaznu vrijednost za utvrđene troškove" na razini Unije, „polaznu vrijednost za utvrđeni jedinični trošak" na razini Unije, pragove upozorenja iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi te usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem. Određivanje utvrđenih troškova temelji se na članku 15. Uredbe (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]).

(2) Ciljeve performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje, koje obuhvaća kalendarske godine od 2020. do 2024., uključujući 2020. i 2024., polazne vrijednosti na razini Unije, pragove upozorenja i usporedne skupine pružatelja usluga trebalo bi utvrditi prije 1. lipnja 2019. kako bi se omogućila pravodobna izrada planova performansi koje treba dostaviti Komisiji na ocjenjivanje do 1. listopada 2019.

(3) Komisija je 16. prosinca 2016. imenovala tijelo za reviziju izvedbe jedinstvenog europskog neba u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004 i Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2016/2296 ([4]) za potporu pri provedbi plana performansi.

(4) U cilju pojednostavnjenog donošenja ciljeva performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje, tijelo za reviziju izvedbe provelo je u ime Komisije savjetovanje s dionicima od 20. lipnja 2018. do 16. siječnja 2019. Savjetovanjem su obuhvaćeni svi dionici navedeni u članku 10. stavku 3. Uredbe (EZ) br. 549/2004, uključujući korisnike zračnog prostora, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i strukovna predstavnička tijela, a teme su bile indikativni rasponi ciljeva performansi te pristup i metodologija za utvrđivanje ciljeva performansi i drugih vrijednosti.

(5) Tijelo za reviziju izvedbe 22. veljače 2019. podnijelo je Komisiji svoje završno izvješće. U izvješću se u obzir uzimaju izmjene uvedene Provedbenom uredbom (EU) 2019/317, relevantne primjedbe dionika i najnoviji statistički podaci i predviđanja za treće referentno razdoblje koje su na raspolaganje stavili Služba za statistiku i predviđanja Eurocontrola (STATFOR) i središnji ured Eurocontrola za rutne naknade. U izvješću tijela za reviziju izvedbe navedene su pretpostavke i obrazloženja na kojima se temelje predloženi ciljevi, polazne vrijednosti, pragovi upozorenja i usporedbe skupine pružatelja usluga.

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1.
([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1.).
([3]) Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).
([4]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2016/2296 od 16. prosinca 2016. o uspostavi neovisne skupine stručnjaka imenovane kao tijelo za reviziju izvedbe jedinstvenog europskog neba (SL L 344, 17.12.2016., str. 92.).

(6) Ciljevima performansi na razini Unije utvrđenima u ovoj Odluci u obzir se uzimaju informacije dobivene od tijela za reviziju izvedbe, upravitelja mreže, Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) i nacionalnih nadzornih tijela. Komisija je u siječnju i veljači 2019. organizirala i sastanke i razmjene stajališta s državama članicama, nacionalnim nadzornim tijelima, upraviteljem mreže i tijelom za reviziju izvedbe kako bi s njima podijelila najnovije informacije relevantne za utvrđivanje ciljeva performansi. Na tim sastancima države članice pozvane su da ažuriraju polazne podatke o troškovima i informacije o predviđanjima prometa. Te su informacije uzete u obzir u ciljevima performansi utvrđenima u ovoj Odluci.

(7) Ciljevi performansi na razini Unije i polazne vrijednosti temelje se na podacima koji obuhvaćaju geografsko područje država članica, Norveške i Švicarske te upotrebljavaju predviđanja rutnog zračnog prometa, izražena u kretanjima prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR kretanja) i jedinicama usluga te temeljena na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurocontrola od 18. veljače 2019. Ta predviđanja rutnog zračnog prometa iznose 10 534 000 IFR kretanja i 139 141 000 jedinica usluga za 2019., 10 824 000 IFR kretanja i143 878 000 jedinica usluga za 2020., 10 996 000 IFR kretanja i 146 980 000 jedinica usluga za 2021., 11 191 000 IFR kretanja i 150 398 000 jedinica usluga za 2022., 11 355 000 IFR kretanja i 153 368 000 jedinica usluga za 2023. te 11 523 000 IFR kretanja i 156 359 000 jedinica usluga za 2024. godinu.

(8) Pri utvrđivanju ciljeva performansi na razini Unije u obzir treba uzeti gospodarske, sigurnosne i operativne aspekte te aspekte okoliša. Potrebno je osigurati ravnotežu kako nedostaci ili kombinacija nedostataka ne bi nadmašili očekivane koristi. Stoga bi u ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje trebalo u obzir uzeti međuovisnost ili kompromise između ključnih područja performansi. Naime, u ciljevima performansi za ključna područjima performansi povezana s troškovnom učinkovitošću i kapacitetom trebalo bi uzeti u obzir odnos između troškova osiguravanja dodatnih kapaciteta i poboljšanja koja se postižu tim troškovima. U ciljevima performansi za ključno područje performansi povezano s okolišem trebalo bi uzeti u obzir da se operativne mjere upravljanja zračnim prometom („ATM") čiji je cilj smanjiti potrošnju goriva na najmanju moguću razinu, te time smanjiti emisije, ne mogu uvijek provesti u praksi. Razlog su operativna ograničenja povezana posebice sa sigurnim razmakom između zrakoplova i dostupnim kapacitetom ATM-a. Na kraju, u ciljevima performansi za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću trebalo bi uzeti u obzir činjenicu da je sigurno pružanje usluga u zračnoj plovidbi nadređeni cilj te da bi sigurnost trebala biti u potpunosti ugrađena u poslovno planiranje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(9) U ciljevima performansi na razini Unije utvrđenima u ovoj Odluci odražavaju se ambicije za djelovanje mreže u cjelini. U skladu s člancima 14. i 15. Provedbene uredbe (EU) 2019/317, Komisija uzima u obzir lokalne okolnosti pri ocjenjivanju usklađenosti nacionalnih ciljeva performansi ili ciljeva performansi funkcionalnog bloka zračnog prostora navedenih u nacrtu plana performansi s ciljevima performansi na razini Unije navedenima u ovoj Odluci.

(10) Ciljeve performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću, izrađene u suradnji s EASA-om, trebalo bi smatrati minimalnom razinom djelotvornosti upravljanja sigurnošću koju moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu. U tim ciljevima performansi trebalo bi uzeti u obzir stvarne i ciljane performanse u drugom referentnom razdoblju te bi oni trebali nadilaziti minimalnu usklađenost sa zahtjevima za elemente sustava upravljanja sigurnošću. Nadalje, Komisija je EASA-i povjerila zadatak ažuriranja materijala za usklađenost i smjernice za praćenje i osiguravanje ispravne provedbe sigurnosnih pokazatelja utvrđenih u točki 1. odjeljka 1. i točki 1. odjeljka 2. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Zato je okvir koji se upotrebljava za mjerenje razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću stroži nego za drugo referentno razdoblje, što se odražava u primijenjenom pristupu za utvrđivanje ciljeva performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću za treće referentno razdoblje. U tim bi ciljevima trebalo uzeti u obzir i posljedice za upravljanje sigurnošću koje proizlaze iz promjena ATM-a promicanih provedbom projekata SESAR iz članka 15.a stavka 3. Uredbe (EZ) br. 550/2004 te se usmjeriti na ciljeve osiguravanja sigurnosti i upravljanja sigurnosnim rizikom.

(11) U ciljevima performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem, koji se mjere kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, trebalo bi uzeti u obzir razinu performansi postignutu u drugom referentnom razdoblju, mjere provedene u cilju optimiranja operacija ATM-a i relevantne doprinose tijela za reviziju izvedbe, upravitelja mreže i nacionalnih nadzornih tijela.

(12) Utjecaj zrakoplovstva na okoliš raste, ali sporije od očekivanog imajući na umu povećanje broja letova tijekom drugog referentnog razdoblja. Dodatne emisije CO_2 „od vrata do vrata" uzrokovane nedjelotvornošću mreže ATM-a, izračunane usporedbom stvarnih putanja i putanja bez prepreka svih europskih letova, stabilne su i iznose otprilike 6 % u proteklih šest godina unatoč povećanju broja letova, zahvaljujući optimiranju operacija ATM-a povezanih s oblikovanjem, planiranjem te upravljanjem protokom i kapacitetima europske mreže ATM-a. Nedjelotvornost horizontalnih letova na ruti svugdje se smanjuje te se očekuje postizanje cilja performansi utvrđenog za drugo referentno razdoblje.

(13) Poboljšanja u ključnom području performansi povezanim s okolišem prvenstveno pokreće uvođenje zračnog prostora slobodnih ruta, kojim su omogućene kraće rute i djelotvornije korištenje europskim zračnim prostorom. Očekuje se da će zračni prostor slobodnih ruta biti uveden u većini europskog zračnog prostora do kraja 2019., a u cijelosti do 2022. U kombinaciji s postupnim uvođenjem aktivnosti prekograničnih slobodnih ruta to može rezultirati izravnijim usmjeravanjem te se tako mogu smanjiti broj prijeđenih milja i emisije nastale u zračnom prometu, čime se podupire održivo smanjenje intenziteta emisija CO_2 iz zrakoplovstva. Postupno uvođenje stoga opravdava poboljšanje učinkovitosti horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju do 2022. Nakon 2022. učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju trebala bi biti stabilna. Na temelju trenutačno predviđenih mjera i uzimajući u obzir da zrakoplovi moraju izbjegavati sve češće nepovoljne vremenske prilike i opasna područja, te kako se operacijama ATM-a mora osigurati minimalni razmak između zrakoplova, ne očekuju se daljnja poboljšanja učinkovitosti horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju 2023. i 2024. godine.

(14) U cilju performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom, koji se mjeri kao prosječno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, trebalo bi uzeti u obzir razinu performansi postignutu u drugom referentnom razdoblju i relevantne doprinose tijela za reviziju izvedbe, upravitelja mreže i nacionalnih nadzornih tijela.

(15) Prema evidenciji upravitelja mreže, zračni promet u Europi znatno se povećao u drugom referentnom razdoblju te je sada na povijesno visokoj razini. IFR kretanja povećala su se za 13 % u prve četiri godine drugog referentnog razdoblja, a prosječno kašnjenje na ruti ATFM-a naraslo je s 0,73 minute po letu 2015. na 1,73 minute po letu 2018., što je povećanje kašnjenja od 137 %. U nekim područjima Unije, posebice u ograničenom broju centara oblasne kontrole u samom središtu Europe te u susjednim područjima srednje Europe, kapacitet ATM-a nije bio dostatan za takav porast prometa. Pet centara oblasne kontrole odgovorno je za više od polovine ukupnih kašnjenja na ruti ATFM-a koja su pripisana kapacitetu i broju osoblja kontrole zračnog prometa u Europi, a neki od tih centara nisu usklađeni s planovima kapaciteta dogovorenima u planu mrežnih operacija. To je rezultiralo situacijom da cilj performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje od prosječnog kašnjenja na ruti ATFM-a od 0,5 minuta po letu nije postignut. Očekuje se da će se nedostatak kapaciteta pogoršati u narednim godinama.

(16) Imajući na umu predviđanja prometa za treće referentno razdoblje, upravitelj mreže i tijelo za reviziju izvedbe očekuju da će većina pružatelja usluga u zračnoj plovidbi moći osigurati tražene kapacitete za treće referentno razdoblje. Međutim, prema informacijama koje su dostavila nacionalna nadzorna tijela, očekuje se da će kvaliteta usluge koju su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi predložili u planu mrežnih operacija ostati upitna u nekim centrima oblasne kontrole, konkretno zbog nedovoljnog broja osoblja, posebice u prve tri godine trećeg referentnog razdoblja. Stoga se postizanje optimalnog prosječnog kašnjenja na ruti ATFM-a od 0,5 minuta po letu na razini sustava može očekivati tek na kraju trećeg referentnog razdoblja. Kako bi se riješio nedostatak kapaciteta i ostvarili ciljevi utvrđeni u ovoj Odluci, upravitelj mreže i tijelo za reviziju izvedbe preporučuju da pružatelji usluga u zračnoj plovidbi poduzmu posebne mjere na razini dotičnih centara oblasne kontrole.

(17) Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću za svaku godinu referentnog razdoblja trebali bi biti izraženi kao postotak u kojem se odražavaju godišnje promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije. U ciljevima performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću trebalo bi uzeti u obzir razinu performansi postignutu u prvom i drugom referentnom razdoblju te relevantne doprinose tijela za reviziju izvedbe i nacionalnih nadzornih tijela.

(18) Na razini Unije od početka prvog referentnog razdoblja 2012. stvarni troškovi na ruti izraženi u EUR2017 ostali su nepromijenjeni unatoč znatnom povećanju prometa. Stvarni troškovi u prve tri godine drugog referentnog razdoblja niži su od odgovarajućih utvrđenih troškova. Stoga je ukupni višak pružatelja usluga u zračnoj plovidbi na razini Unije bio veći od očekivanog. Ta činjenica, zajedno s rezultatima analize koju je provelo tijelo za reviziju izvedbe, ukazuje na to da većina pružatelja usluga u zračnoj plovidbi može dodatno poboljšati troškovnu učinkovitost u trećem referentnom razdoblju i istodobno riješiti pitanje potrebnih kapaciteta. Istodobno, kašnjenja u zračnom prometu i kašnjenja na ruti ATFM-a znatno su se povećala zadnjih godina, što može ukazivati na činjenicu da su u drugom referentnom razdoblju u mrežu uložena nedostatna sredstva. Ciljevi troškovne učinkovitosti za treće referentno razdoblje trebali bi biti usmjereni na poboljšanje troškovne učinkovitosti uz istodobno osiguravanje da to poboljšanje ne šteti osiguravanju dostatnog kapaciteta.

(19) Korisnici zračnog prostora izrazili su zabrinutost zbog otkazanih ili odgođenih investicijskih projekata za osiguravanje dostatnih kapaciteta. Troškovi iz tih projekata često su djelomično ili potpuno uključivani u utvrđene troškove za prethodna referentna razdoblja i stoga su bili uključeni u naknade. U slučaju da su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ostvarili dio svojih viškova iz neprovedenih ili odgođenih potrebnih ulaganja, ti bi viškovi mogli biti upotrijebljeni za financiranje potrebnih ulaganja u trećem referentnom razdoblju ako nisu isplaćeni kao dividende dioničarima ili u državni proračun. Nadalje, pri određivanju kamatnih stopa za potrebu izračuna kapitalnih troškova, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi uzeti u obzir ograničenja rizika za pružatelje usluga u zračnoj plovidbi u okviru mehanizama podjele rizika povezanih s prometom i troškovima te općenito povoljne uvjete financiranja.

(20) Očekivano poboljšanje troškovne učinkovitosti u trećem referentnom razdoblju trebalo bi se izračunavati na temelju polazne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak na razini Unije, koja se dobiva dijeljenjem polazne vrijednosti za utvrđene troškove s predviđanjem prometa izraženim u jedinicama usluga za 2019. godinu. Polazna vrijednost za utvrđene troškove na razini Unije procjenjuje se analizom linearne regresije stvarnih troškova za 2015., 2016. i 2017. godinu i prilagođuje se kako bi se uzele u obzir najnovije dostupne procjene troškova, varijacije u prometu i njihov odnos prema troškovima.

(21) Utvrđeni troškovi na razini Unije za treće referentno razdoblje bi tijekom tog razdoblja trebali tek neznatno rasti iznad razine polazne vrijednosti za utvrđene troškove To je opravdano kako bi se poboljšala kvaliteta usluge, posebice rješavanjem nedostatka kapaciteta u europskom zračnom prostoru. U razdoblju koje obuhvaća i drugo i treće referentno razdoblje godišnje promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije trebale bi iznositi −2,7 % godišnje.

(22) Uz ciljeve performansi na razini Unije trebalo bi utvrditi pragove upozorenja iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi. Provedbenom uredbom (EU) 2019/317 predviđene su tri različite vrste pragova na temelju sljedećih parametara: odstupanja stvarnog prometa od predviđanja prometa za određenu kalendarsku godinu izražena kao postotak IFR kretanja, odstupanja stvarnog prometa od predviđanja prometa za određenu kalendarsku godinu izražena kao postotak jedinica usluga i promjena referentnih vrijednosti kao rezultat sezonskih ažuriranja plana mrežnih operacija. Promjene temeljnih čimbenika tih pragova upozorenja mogu znatno utjecati na pružanje usluga u zračnoj plovidbi, i to i na razini stvarnih prihoda i na razini očekivanja u pogledu pružanja kapaciteta.

(23) Pri utvrđivanju pragova upozorenja trebalo bi uzeti u obzir raspon predviđanja prometa u smislu jedinica rutnih usluga i IFR kretanja od niskog do visokog rasta na temelju STATFOR-a Eurocontrola. Dugo razdoblje predviđanja do kraja 2024. uključuje određenu nesigurnost, posebice u odnosu na gospodarski rast, namjeru Ujedinjene Kraljevine da napusti Uniju, geopolitičke rizike koji mogu dovesti do zatvaranja zračnog prostora te promjena protoka zračnog prometa koji su zabilježeni tijekom drugog referentnog razdoblja, kao i u odnosu na razvoj gospodarskih veza s tržištima u nastajanju. Ti su rizici uzeti u obzir u predviđanjima na temelju informacija dostupnih do veljače 2019. Međutim, gospodarski izgledi i dalje su nesigurni, a ponder rizika vrlo promjenjiv.

(24) Uz ciljeve performansi na razini Unije trebalo bi utvrditi usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem za potrebe ocjenjivanja ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću. Pri utvrđivanju tih skupina u obzir bi trebalo uzeti složenost zračnog prostora, razine i promjenjivost prometa, troškove života i jedinični trošak zapošljavanja kontrolora zračnog prometa za svakog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(25) Vrijednosti ciljeva performansi na razini Unije i pragovi upozorenja utvrđeni u trenutku donošenja ove Provedbene odluke ne bi smjeli varirati čak ni ako se pravo Unije prestane primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu na kasniji datum, a da sporazum o povlačenju nije stupio na snagu. Taj mogući događaj ne bi znatno utjecao na utvrđivanje tih vrijednosti. Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću određeni su čimbenicima koji ne ovise o broju država članica. Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem ovise o putanjama, ali nije važno uključuju li te putanje samo zračni prostor država članica ili i zračni prostor trećih zemalja. Kad je riječ o ciljevima performansi na razini Unije za ključna područja performansi povezana s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću, izračuni su pokazali da bi utjecaj izlaska Ujedinjene Kraljevine iz Unije bio zanemariv pa stoga ni u kojem scenariju nije potrebna izmjena tih ciljeva. Međutim, polazna vrijednost za utvrđene troškove, polazna vrijednost za utvrđeni jedinični trošak i usporedne skupine pružatelja usluga trebale bi ovisiti o tome primjenjuje li se na Ujedinjenu Kraljevinu na dan stupanja na snagu ove Provedbene odluke pravo Unije, sporazum o povlačenju ili nijedno od navedenog.

(26) Mjere predviđene ovom Odlukom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Područje primjene

Ova se Odluka primjenjuje na treće referentno razdoblje iz članka 7. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

Članak 2.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću iz točke 1.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, koje do kraja 2024. moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje usluga, utvrđeni su kao sljedeće razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću:

(a) najmanje razina C za ciljeve upravljanja sigurnošću „kultura sigurnosti”, „politika i ciljevi sigurnosti”, „osiguravanje sigurnosti” i „promicanje sigurnosti”;

(b) najmanje razina D za cilj upravljanja sigurnošću „upravljanje sigurnosnim rizikom”.

Članak 3.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem kako su definirani u točki 2.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 izraženi su kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju i mjere se kao prosječna dodatna udaljenost koja se preleti uspoređena s ortodromskom udaljenošću i ne smije premašiti sljedeće postotke: 2,53 % u 2020., 2,47 % u 2021., 2,40 % u 2022., 2,40 % u 2023. i 2,40 % u 2024.

Članak 4.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom u skladu s točkom 3.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 prosječna su kašnjenja na ruti ATFM-a koja se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi i iznose maksimalno 0,9 minuta po letu 2020., 0,9 minuta po letu 2021., 0,7 minuta po letu 2022., 0,5 minuta po letu 2023. i 0,5 minuta po letu 2024.

Članak 5.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

1. Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, kako su definirani u točki 4.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, godišnje su promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije i iznose – 1,9 % u 2020., – 1,9 % u 2021., – 1,9 % u 2022., – 1,9 % u 2023. i – 1,9 % u 2024. Godišnja promjena izračunava se na temelju polazne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak utvrđene u stavku 3.

2. Polazna vrijednost za utvrđene troškove je sljedeća:

(a) 6 245 065 000 EUR u EUR2017 u slučaju da se pravo Unije prestane primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu prije datuma stupanja na snagu ove Provedbene odluke, a da do tog datuma nije stupio na snagu sporazum o povlačenju sklopljen s Ujedinjenom Kraljevinom;

(b) 7 047 092 000 EUR u EUR2017 u svim ostalim slučajevima.

3. Polazna vrijednost za utvrđeni jedinični trošak je sljedeća:

(a) 49,29 EUR u EUR2017 u slučaju da se pravo Unije prestane primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu prije datuma stupanja na snagu ove Provedbene odluke, a da do tog datuma nije stupio na snagu sporazum o povlačenju sklopljen s Ujedinjenom Kraljevinom;

(b) 50,65 EUR u EUR2017 u svim ostalim slučajevima.

Članak 6.

Pragovi upozorenja

1. U skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. Provedbene uredbe (EU) 2019/317, države članice mogu tražiti reviziju jednog cilja performansi navedenog u planovima performansi ili više njih ako:

(a) stvarni promet kako ga je zabilježio Eurocontrol tijekom određene kalendarske godine odstupa od predviđanja prometa u planu performansi donesenom u skladu s člankom 16. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 za najmanje 10 % IFR kretanja;

(b) stvarni promet kako ga je zabilježio Eurocontrol tijekom određene kalendarske godine odstupa od predviđanja prometa u planu performansi donesenom u skladu s člankom 16. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 za najmanje 10 % jedinica usluga.

2. U skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. Provedbene uredbe (EU) 2019/317, države članice mogu tražiti reviziju jednog cilja performansi navedenog u planovima performansi ili više njih ako promjena referentnih vrijednosti kao rezultat sezonskih ažuriranja plana mrežnih operacija, na temelju članka 9. stavka 4. točke (a) i članka 9. stavka 8. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 ([5]), u usporedbi s referentnim vrijednostima iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana performansi, iznosi najmanje:

(a) 0,05 minuta kašnjenja na ruti ATFM-a ako referentna vrijednost iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana iznosi manje od 0,2 minute kašnjenja na ruti ATFM-a; ili

(b) 0,04 minute kašnjenja na ruti ATFM-a uvećano za 5 % referentne vrijednosti iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana ako referentna vrijednost iznosi 0,2 minute kašnjenja na ruti ATFM-a ili više.

([5]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 od 24. siječnja 2019. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 (SL L 28, 31.1.2019., str. 1.).

Članak 7.

Usporedne skupine pružatelja usluga

Usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem za potrebe ocjenjivanja ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću utvrđuju se kako slijedi:

(a) u slučaju da se pravo Unije prestane primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu prije datuma stupanja na snagu ove Provedbene odluke, a da do tog datuma nije stupio na snagu sporazum o povlačenju sklopljen s Ujedinjenom Kraljevinom:

   i. skupina A: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Njemačke, Francuske, Španjolske i Italije;

   ii. skupina B: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Norveške, Švedske, Danske, Finske i Irske;

   iii. skupina C: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Češke, Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Slovačke, Bugarske, Poljske, Rumunjske i Portugala;

   iv. skupina D: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Cipra, Malte, Estonije, Latvije, Litve i Grčke;

   v. skupina E: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Austrije, Švicarske, Belgije-Luksemburga i Nizozemske.

(b) u svim ostalim slučajevima:

   i. skupina A: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Njemačke, Ujedinjene Kraljevine, Francuske, Španjolske i Italije;

   ii. skupina B: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Norveške, Švedske, Danske, Finske i Irske;

   iii. skupina C: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Češke, Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Slovačke, Bugarske, Poljske, Rumunjske i Portugala;

   iv. skupina D: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Cipra, Malte, Estonije, Latvije, Litve i Grčke;

   v. skupina E: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Austrije, Švicarske, Belgije-Luksemburga i Nizozemske.

Članak 8.

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. svibnja 2019.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER