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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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) Na základe nariadenia (ES) č. 549/2004 je Komisia povinná prijať na každé referenčné obdobie ciele výkonnosti na úrovni Únie v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na bezpečnosť, životné prostredie, kapacitu a nákladovú efektívnosť. Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/317 ([2]) sa stanovili vykonávacie pravidlá týkajúce sa uvedených cieľov. Konkrétne v článku 4 ods. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa od Komisie vyžaduje, aby spolu s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie prijala 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. Stanovené náklady sa určujú na základe článku 15 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([3]).

(2) Tieto celoúnijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“), ktoré sa vzťahuje na kalendárne roky 2020 až 2024 vrátane, celoúnijné východiskové hodnoty, varovné prahy a porovnávacie skupiny by mali byť stanovené pred 1. júnom 2019, aby bolo dostatok času na vypracovanie plánov výkonnosti, ktoré by sa mali predložiť Komisii na posúdenie do 1. októbra 2019.

(3) Komisia 16. decembra 2016 určila v súlade s článkom 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 a vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2016/2296 ([4]) orgán na preskúmanie výkonnosti pre jednotné európske nebo, aby jej pomáhal pri implementácii systému výkonnosti.

(4) S cieľom uľahčiť prijatie celoúnijných cieľov výkonnosti na RO3 vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti v mene Komisie konzultácie so zainteresovanými stranami v období od 20. júna 2018 do 16. januára 2019. Zúčastnili sa na nich všetky zainteresované strany uvedené v článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004 vrátane používateľov vzdušného priestoru, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a zastupiteľských orgánov odborného personálu a týkali sa orientačných rozsahov cieľov výkonnosti, ako aj koncepcie a metodiky stanovovania cieľov výkonnosti a ďalších hodnôt.

(5) Orgán na preskúmanie výkonnosti predložil 22. februára 2019 Komisii svoju záverečnú správu. V tejto správe sú zohľadnené zmeny zavedené vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/317, relevantné pripomienky zainteresovaných strán a najnovšie štatistiky a prognózy na RO3, ktoré poskytol útvar pre štatistiku a prognózy Eurocontrolu („STATFOR“) a ústredný úrad pre trať ové odplaty. Správa orgánu na preskúmanie výkonnosti vytyčuje východiská a odôvodnenie navrhovaných cieľových hodnôt, východiskové hodnoty, varovné prahy a porovnávacie skupiny.

([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]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/2296 zo 16. decembra 2016, ktorým sa zriaďuje nezávislá skupina expertov určená ako orgán na preskúmanie výkonnosti jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 92).

(6) V celoúnijných cieľoch výkonnosti 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. V januári a februári 2019 Komisia takisto zorganizovala stretnutia a výmeny informácií s členskými štátmi, národnými dozornými orgánmi, manažérom siete a orgánom na preskúmanie výkonnosti s cieľom vymeniť si najnovšie informácie týkajúce sa stanovovania cieľov výkonnosti. V rámci týchto diskusií boli členské štáty vyzvané na aktualizáciu počiatočných údajov o nákladoch a informácií o predpovediach objemu dopravy. V cieľoch výkonnosti stanovených v tomto rozhodnutí sú tieto informácie zohľadnené.

(7) Celoúnijné ciele výkonnosti a východiskové hodnoty sú založené na údajoch týkajúcich sa geografického rozsahu členských štátov, Nórska a Švajčiarska a využívajú prognózu objemu dopravy na trati vyjadreného ako pohyby pri uplatnení pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) a ako jednotky služieb na základe východiskovej prognózy útvaru Eurocontrolu STATFOR z 18. februára 2019. Prognóza objemu dopravy na trati zodpovedá 10 534 000 pohybov IFR a 139 141 000 jednotiek služby za rok 2019, 10 824 000 pohybov IFR a 143 878 000 jednotiek služby za rok 2020, 10 996 000 pohybov IFR a 146 980 000 jednotiek služby za rok 2021, 11 191 000 pohybov IFR a 150 398 000 jednotiek služby za rok 2022, 11 355 000 pohybov IFR a 153 368 000 jednotiek služby za rok 2023 a 11 523 000 pohybov IFR a 156 359 000 jednotiek služby za rok 2024.

(8) Pri stanovovaní celoúnijných cieľov výkonnosti by sa mali zohľadňovať ekonomické, bezpečnostné, environmentálne a prevádzkové aspekty. Je potrebné dosiahnuť rovnováhu, aby sa zabezpečilo, že nevýhody alebo ich kombinácia nepreváži nad očakávanými výhodami. Celoúnijné ciele výkonnosti na RO3 by preto mali zohľadňovať 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.

(9) Celoúnijné ciele výkonnosti stanovené v tomto rozhodnutí odzrkadľujú ambície týkajúce sa výkonnosti siete ako celku. V súlade s článkami 14 a 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia zohľadňuje miestne okolnosti pri posudzovaní konzistentnosti národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB) uvedených v navrhovaných plánoch výkonnosti s celoúnijnými cieľmi výkonnosti uvedenými v tomto rozhodnutí.

(10) Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť vypracované v spolupráci s EASA by mali byť merané ako minimálna úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosiahnuť poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Tieto ciele výkonnosti by mali zohľadňovať skutočnú a cieľovú výkonnosť v druhom referenčnom období a mali by ísť nad rámec minimálneho súladu s požiadavkami týkajúcimi sa prvkov systému manažmentu bezpečnosti. Komisia okrem toho poverila agentúru EASA úlohou aktualizovať poradenský materiál a materiál týkajúci sa súladu s cieľom monitorovať a zabezpečiť správnu implementáciu ukazovateľov bezpečnosti stanovených v bode 1 oddielu 1 a bode 1 oddielu 2 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. V dôsledku toho je rámec použitý na meranie úrovne účinnosti riadenia bezpečnosti prísnejší ako v druhom referenčnom období, čo sa odzrkadľuje v prijatej koncepcii stanovovania celoúnijných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť na RO3. V týchto cieľoch by mali byť takisto zohľadnené dôsledky na riadenie bezpečnosti, ktoré predstavujú zmeny ATM podporené realizáciou projektov SESAR uvedených v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004, a to zameraním sa na ciele v oblasti zaistenia bezpečnosti a riadenia rizika v oblasti bezpečnosti.

(11) Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie merané ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch by mali zohľadňovať úroveň výkonnosti dosiahnutú v druhom referenčnom období, zavedené opatrenia na optimalizáciu činností ATM a príslušné vstupy orgánu na preskúmanie výkonnosti, manažéra siete a národných dozorných orgánov.

(12) Environmentálny vplyv letectva sa zvyšuje, avšak miernejším tempom, akoby sa vzhľadom na nárast počtu letov počas druhého referenčného obdobia čakalo. Dodatočné emisie CO_2 od brány odletu po bránu pristátia (gate-to-gate) spôsobené neefektívnosťou siete ATM a vypočítané porovnaním skutočných trajektórií a nenarušených trajektórií všetkých letov v Európe zostali počas posledných šiestich rokov stabilné na úrovni približne 6 % napriek rastu počtu letov, a to vďaka optimalizácii činností ATM spojených s koncepciou, plánovaním, riadením toku a kapacity európskej siete ATM. Horizontálna neefektívnosť traťových letov sa celkovo znižuje a očakáva sa splnenie cieľa výkonnosti stanoveného na druhé referenčné obdobie.

(13) K zlepšeniam v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie dochádza najmä vďaka zavedeniu vzdušného priestoru s voľnými traťami (FRA), ktorý umožňuje kratšie trate a efektívnejšie využitie európskeho vzdušného priestoru. Očakáva sa, že sa FRA zavedie vo väčšine európskeho vzdušného priestoru do konca roku 2019 a úplne do roku 2022. V kombinácii s postupným zavádzaním činností v oblasti cezhraničných voľných tratí to môže viesť k priamejším tratiam a zníženiu počtu nalietaných námorných míľ a emisií spôsobených leteckou dopravou, čím sa podporí udržateľné zníženie uhlíkovej náročnosti leteckej dopravy. Toto postupné zavádzanie je preto dôvodom zlepšenia horizontálnej efektívnosti traťových letov do roku 2022. Po roku 2022 by mala ostať horizontálna efektívnosť traťových letov na stabilnej úrovni. Vychádzajúc z opatrení, ktoré sa v súčasnosti predpokladajú, a berúc do úvahy, že lietadlá sa musia vyhýbať čoraz častejším nepriaznivým poveternostným podmienkam a nebezpečným oblastiam, a s prihliadnutím na to, že činnosti ATM musia zabezpečiť minimálny rozstup medzi lietadlami, sa neočakáva, že horizontálna efektívnosť traťových letov sa bude v rokoch 2023 a 2024 ďalej zlepšovať.

(14) Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu merané ako priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM) na trati na jeden let spôsobené leteckými navigačnými službami by mali zohľadňovať úroveň výkonnosti dosiahnutú v druhom referenčnom období a príslušné príspevky orgánu na preskúmanie výkonnosti, manažéra siete a národných dozorných orgánov.

(15) Z údajov manažéra siete vyplýva, že letecká premávka v Európe sa počas druhého referenčného obdobia výrazne zvýšila a v súčasnosti je na historicky najvyššej úrovni. Pohyby IFR sa v prvých štyroch rokoch druhého referenčného obdobia zvýšili o 13 % a priemerné meškanie ATFM na trati sa zvýšilo z 0,73 minúty na let v roku 2015 na 1,73 minúty na let v roku 2018, čo predstavuje predĺženie meškania o 137 %. V niektorých častiach Únie, najmä v malom počte oblastných stredísk riadenia v jadre Európy a v priľahlých oblastiach v strednej Európe, nebola kapacita ATM dostatočná na zvládnutie tohto rastu objemu dopravy. Päť oblastných stredísk riadenia je zodpovedných za viac než polovicu meškaní ATFM na trati z dôvodu kapacity riadenia letovej prevádzky (ATC) a počtu zamestnancov v Európe, a niektoré z týchto stredísk nedodržali kapacitné plány odsúhlasené v pláne prevádzky siete. To viedlo k situácii, keď nebol splnený únijný cieľ výkonnosti na druhé referenčné obdobie v hodnote 0,5 minútového priemerného meškania ATFM na let. Očakáva sa, že tento nedostatok kapacít sa v nasledujúcich rokoch bude zhoršovať.

(16) Vzhľadom na prognózu objemu dopravy na RO3 možno podľa manažéra siete a orgánu na preskúmanie výkonnosti očakávať, že väčšina poskytovateľov leteckých navigačných služieb bude schopná splniť kapacitné požiadavky na RO3. Podľa informácií poskytnutých národnými dozornými orgánmi však kvalita služieb, ktoré navrhli poskytovatelia leteckých navigačných služieb v pláne prevádzky siete, bude podľa všetkého naďalej problematická vzhľadom na neprimerané personálne zabezpečenie najmä v niektorých oblastných strediskách riadenia, a to predovšetkým v prvých troch rokoch RO3. V dôsledku toho možno očakávať, že optimálne systémové priemerné meškanie 0,5 minúty na let bude možné dosiahnuť až na konci RO3. Na riešenie problému nedostatočných kapacít a na dosiahnutie cieľov stanovených v tomto rozhodnutí manažér siete a orgán na preskúmanie výkonnosti odporúčajú, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb prijali špecifické opatrenia na úrovni dotknutých oblastných stredísk riadenia.

(17) Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť za každý rok referenčného obdobia by mali byť vyjadrené ako percentuálna hodnota odzrkadľujúca medziročnú zmenu priemerných „stanovených jednotkových nákladov“ (DUC) na traťové letecké navigačné služby. Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť by mali zohľadňovať úroveň výkonnosti dosiahnutú v prvom a druhom referenčnom období, ako aj príslušné príspevky orgánu na preskúmanie výkonnosti a národných dozorných orgánov.

(18) Od začiatku prvého referenčného obdobia v roku 2012 ostali skutočné traťové náklady na úrovni celej Únie vyjadrené v reálnej hodnote z roku 2017 na konštantnej úrovni napriek značnému nárastu objemu dopravy. Skutočné náklady za prvé tri roky druhého referenčného obdobia sú nižšie ako zodpovedajúce stanovené náklady. V dôsledku toho bol celkový prebytok poskytovateľov leteckých navigačných služieb na úrovni Únie vyšší, ako sa plánovalo. V spojení s analýzou, ktorú vypracoval orgán na preskúmanie výkonnosti, to naznačuje, že väčšina poskytovateľov leteckých navigačných služieb môže dosiahnuť ďalšie zlepšenia nákladovej efektívnosti v RO3 a zároveň riešiť potreby týkajúce sa kapacity. Zároveň v posledných rokoch značne narástli meškania v leteckej prevádzke a meškania ATFM na trati, čo môže poukazovať na investovanie nedostatočných zdrojov do siete v druhom referenčnom období. Ciele nákladovej efektívnosti na RO3 by mali byť zamerané na zlepšenia nákladovej efektívnosti, pričom by sa malo zabezpečiť, aby tieto zlepšenia neboli na úkor poskytovania dostatočnej kapacity.

(19) Používatelia vzdušného priestoru vyjadrili obavy zo zrušených alebo oneskorených investičných projektov na poskytnutie potrebnej kapacity. Náklady vychádzajúce z takýchto projektov boli často čiastočne alebo úplne zahrnuté do stanovených nákladov predchádzajúcich referenčných období, a teda boli súčasťou poplatkov. Ak časť prebytku poskytovateľov leteckých navigačných služieb pochádza z nerealizovaných alebo oneskorene realizovaných potrebných investícií, uvedený prebytok by mohol slúžiť na financovanie potrebných investícií v RO3, ak nebol vyplatený ako dividendy akcionárom alebo do štátneho rozpočtu. Pri stanovovaní úrokových sadzieb na účely výpočtu kapitálových nákladov by poskytovatelia leteckých navigačných služieb mali ďalej zohľadniť obmedzenia rizík pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb v rámci mechanizmov zdieľania rizika objemu dopravy a zdieľania rizika nákladov a všeobecne priaznivých podmienok financovania.

(20) Očakávané zlepšenie nákladovej efektívnosti na RO3 by sa malo vypočítať na základe celoúnijnej východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady, ktorá je odvodená vydelením východiskovej hodnoty pre stanovené náklady prognózou objemu dopravy vyjadrenou v jednotkách služieb za rok 2019. Východisková hodnota pre stanovené náklady na úrovni Únie sa odhadne pomocou skutočných nákladov za roky 2015, 2016 a 2017 prostredníctvom lineárnej regresnej analýzy a je upravená o najnovšie dostupné odhady nákladov, zmeny v objeme dopravy a ich vzťah k nákladom.

(21) Stanovené náklady na úrovni celej Únie na RO3 by sa mali počas tohto obdobia zvýšiť len mierne nad východiskovú úroveň pre stanovené náklady. Vzhľadom na zlepšenie kvality služieb, najmä odstránením nedostatku kapacít v európskom vzdušnom priestore, je to oprávnené. Počas obdobia zahŕňajúceho RO3 aj druhé referenčné obdobie by medziročná zmena priemerných celoúnijných stanovených jednotkových nákladov na traťové letecké navigačné služby mala dosiahnuť – 2,7 % ročne.

(22) Okrem celoúnijných cieľov výkonnosti by sa mali určiť aj varovné prahy, pri ktorých prekročení môžu členské štáty požiadať o revíziu cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti. Vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/317 sa stanovujú tri rôzne typy prahových hodnôt na základe týchto parametrov: odchýlky skutočného objemu dopravy od prognózovaného počas kalendárneho roka vyjadrené ako percentuálny podiel pohybov IFR, odchýlky skutočného objemu dopravy od prognózovaného počas daného kalendárneho roka vyjadrené ako percentuálny podiel jednotiek služieb a zmena referenčných hodnôt v dôsledku sezónnych aktualizácií plánu prevádzky siete. Zmeny základných faktorov, na ktorých sú založené uvedené varovné prahy, môžu mať významný vplyv na poskytovanie leteckých navigačných služieb, či už ide o skutočné príjmy, alebo aj o očakávania v zmysle poskytovania kapacity.

(23) Pri určovaní varovných prahov by sa mal zohľadniť rozsah prognóz objemu dopravy, pokiaľ ide o traťové jednotky služieb a pohyby IFR, a to od nízkeho po vysoký rast na základe údajov útvaru Eurocontrolu STATFOR. Dlhé prognózované obdobie do konca roku 2024 so sebou prináša určitý stupeň neistoty, najmä v súvislosti s hospodárskym rastom, úmyslom Spojeného kráľovstva vystúpiť z Únie, geopolitickými rizikami, ktoré môžu viesť k zatváraniu vzdušného priestoru a zmene dopravných tokov, čoho svedkami sme boli počas druhého referenčného obdobia, ako aj rozvojom ekonomických vzťahov so vznikajúcimi trhmi. Uvedené riziká sú zohľadnené v prognózach na základe informácií dostupných do februára 2019. Hospodárska prognóza je však naďalej neistá a váha rizík je veľmi premenlivá.

(24) Okrem celoúnijných cieľov výkonnosti by sa mali určiť 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. Na určenie uvedených skupín by sa mala zohľadniť zložitosť vzdušného priestoru, úrovne a zmeny objemu dopravy, životné náklady a jednotkové náklady na zamestnávanie riadiacich letovej prevádzky každého poskytovateľa leteckých navigačných služieb.

(25) Hodnoty celoúnijných cieľov výkonnosti a hodnoty varovných prahov určených v okamihu prijatia tohto vykonávacieho rozhodnutia by sa nemali meniť, ani keby sa právo Únie prestalo uplatňovať na Spojené kráľovstvo neskôr a platnosť nenadobudne žiadna dohoda o vystúpení. Táto eventuálna udalosť by skutočne nemala podstatný vplyv na určenie uvedených hodnôt. Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sú určené na základe faktorov, na ktoré nemá vplyv počet členských štátov. Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej výkonnostnej oblasti životného prostredia sú závislé od trajektórií, ale či tieto trajektórie zahŕňajú iba vzdušný priestor členských štátov alebo aj tretích krajín, nie je podstatné. Z výpočtov v prípade celoúnijných cieľov výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na kapacitu a nákladovú efektívnosť vyplýva, že vplyv vystúpenia Spojeného kráľovstva z Únie by bol zanedbateľný a že v žiadnom scenári by neboli potrebné zmeny uvedených cieľových hodnôt. Pokiaľ však ide o východiskovú hodnotu pre stanovené náklady, východiskovú hodnotu pre stanovené jednotkové náklady a porovnávacie skupiny, tieto by mali závisieť od toho, či sa v deň nadobudnutia účinnosti tohto vykonávacieho rozhodnutia bude na Spojené kráľovstvo uplatňovať právo Únie alebo dohoda o vystúpení, alebo či nenastane žiadna z týchto dvoch situácií.

(26) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Toto rozhodnutie sa vzťahuje na tretie referenčné obdobie uvedené v článku 7 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Článok 2

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na bezpečnosť

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť uvedené v bode 1.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré majú dosiahnuť do konca roku 2024 poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie 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 3

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na životné prostredie

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie určené v bode 2.1 oddielu 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: 2,53 % v roku 2020, 2,47 % v roku 2021, 2,40 % v roku 2022, 2,40 % v roku 2023 a 2,40 % v roku 2024.

Článok 4

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na kapacitu

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s bodom 3.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 predstavujú priemerné meškanie ATFM na trati spôsobené leteckými navigačnými službami v trvaní najviac 0,9 minúty na let v roku 2020, 0,9 minúty na let v roku 2021, 0,7 minúty na let v roku 2022, 0,5 minúty na let v roku 2023 a 0,5 minúty na let v roku 2024.

Článok 5

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť zameranú na nákladovú efektívnosť

1. Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť zameranú na nákladovú efektívnosť určené v bode 4.1 oddielu 1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 predstavujú medziročnú zmenu priemerných celoúnijných stanovených jednotkových nákladov na traťové letecké navigačné služby vo výške – 1,9 % na rok 2020, – 1,9 % na rok 2021, – 1,9 % na rok 2022, – 1,9 % na rok 2023 a – 1,9 % na rok 2024. Medziročná zmena sa vypočíta na základe východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady podľa odseku 3.

2. Východisková hodnota pre stanovené náklady sa určuje takto:

a) 6 245 065 000 EUR v reálnej hodnote z roku 2017 v prípade, že sa právo Únie prestane uplatňovať na Spojené kráľovstvo skôr, než nadobudne účinnosť toto vykonávacie rozhodnutie a že dovtedy nenadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzatvorená so Spojeným kráľovstvom;

b) 7 047 092 000 EUR v reálnej hodnote z roku 2017 vo všetkých ostatných prípadoch.

3. Východisková hodnota pre stanovené náklady sa určuje takto:

a) 49,29 EUR v reálnej hodnote z roku 2017 v prípade, že sa právo Únie prestane uplatňovať na Spojené kráľovstvo skôr, než nadobudne účinnosť toto vykonávacie rozhodnutie a že dovtedy nenadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzatvorená so Spojeným kráľovstvom;

b) 50,65 EUR v reálnej hodnote z roku 2017 vo všetkých ostatných prípadoch.

Článok 6

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 navýšená 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.

([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).

Článok 7

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) ak sa právo Únie prestane uplatňovať na Spojené kráľovstvo skôr, než nadobudne účinnosť toto vykonávacie rozhodnutie a ak dovtedy nenadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzatvorená so Spojeným kráľovstvom:

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

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

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

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

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

b) vo všetkých ostatných prípadoch:

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

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

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

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

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

Článok 8

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

V Bruseli 29. mája 2019

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER