ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/767

z 13. apríla 2022

o súlade cieľov výkonnosti uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie

[oznámené pod číslom C(2022) 2288]

(Iba portugalské znenie je autentické)

(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. c) prvý pododsek,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi ([2]), a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 sa má zriadiť systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Okrem toho podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú členské štáty vypracovať záväzné ciele výkonnosti pre každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto ciele výkonnosti musia byť v súlade s celoúnijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie. Súlad navrhovaných cieľov výkonnosti v návrhoch plánov výkonnosti vypracovaných členskými štátmi s celoúnijnými cieľmi výkonnosti posudzuje Komisia na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(2) Vypuknutie pandémie COVID-19 malo od prvého štvrťroka kalendárneho roka 2020 výrazný vplyv na odvetvie leteckej dopravy a výrazne znížilo objem leteckej prevádzky v porovnaní s úrovňami pred vypuknutím pandémie, a to v dôsledku opatrení prijatých členskými štátmi a tretími krajinami na zamedzenie šírenia tejto pandémie.

(3) Celoúnijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 ([3]). Keďže dané celoúnijné ciele výkonnosti a návrhy plánov výkonnosti na RO3, ktoré následne predložili členské štáty, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19, nemohli sa v nich zohľadniť výsledné výrazne zmenené okolnosti v leteckej doprave.

([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) V reakcii na vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie leteckých navigačných služieb boli vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1627 stanovené na RO3 mimoriadne opatrenia, ktoré sa odchyľujú od ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 ([4]). Podľa článku 2 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627 Komisia 2. júna 2021 prijala vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 ([5]), ktorým sa stanovujú revidované celoúnijné ciele výkonnosti na RO3.

(5) Komisia poznamenáva, že v základnej prognóze objemu dopravy, ktorú pripravil útvar Eurocontrolu pre štatistiku a prognózy (STATFOR) v októbri 2021, sa predpokladá, že letecká prevádzka na úrovni Únie dosiahne v priebehu roka 2023 úroveň spred pandémie a v roku 2024 túto úroveň prekročí. Úroveň neistoty v súvislosti s vývojom objemu dopravy však zostáva pomerne vysoká z dôvodu rizík súvisiacich s vývojom epidemiologickej situácie týkajúcej sa ochorenia COVID-19. Komisia takisto poznamenáva, že je pravdepodobné, že oživenie dopravy v jednotlivých členských štátoch bude nerovnomerné.

(6) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované miestne ciele výkonnosti na RO3, ktoré boli predložené Komisii na posúdenie do 1. októbra 2021. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 17. novembra 2021. Posúdenie Komisie uvedené v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko.

(7) Orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu obsahujúcu odporúčania k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti na RO3.

(8) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni, ktoré navrhlo Portugalsko, na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Posúdenie jednotlivých kľúčových oblastí výkonnosti a s nimi súvisiacich cieľov výkonnosti Komisia doplnila o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu v navrhovaných plánoch výkonnosti.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

(9) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť posúdila Komisia na základe kritéria stanoveného v bode 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 súlad cieľov, ktoré predložilo Portugalsko, v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(10) Toto sú navrhované ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Portugalsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

([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).

([5]) 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 (Ú. v. EÚ L 195, 3.6.2021, s. 3).

Portugalsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti, vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**				
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokiaľ ide o návrh cieľov v oblasti bezpečnosti, ktorý Portugalsko predložilo poskytovateľovi leteckých navigačných služieb (NAV Portugal), Komisia zistila, že dosiahnutie úrovne celoúnijného cieľa výkonnosti, pokiaľ ide o „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, je naplánované na rok 2024, zatiaľ čo v prípade ostatných „cieľov riadenia bezpečnosti“ dosahujú miestne ciele výkonnosti úroveň celoúnijného cieľa výkonnosti za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko, sa stanovujú opatrenia pre NAV Portugal na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je modernizácia existujúcich nástrojov, zlepšenie procesu monitorovania ukazovateľov bezpečnosti a podávania správ o kultúre bezpečnosti, ako aj revízia štruktúry odbornej prípravy týkajúcej sa systému riadenia bezpečnosti.

(13) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (11) a (12) a vzhľadom na to, že celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO3, konkrétne do roku 2024, mali by sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Portugalska posúdiť ako ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie

(14) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov Portugalska v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Portugalska porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“), ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celoúnijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(15) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúnijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. Od členských štátov sa teda nevyžadovalo, aby v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 revidovali svoje miestne ciele výkonnosti na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na životné prostredie mal posúdiť s príslušnými celoúnijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navrhované ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktoré navrhlo Portugalsko, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty na RO3 z plánu ERNIP, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Portugalska v oblasti životného prostredia, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenčné hodnoty pre Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

(17) Komisia konštatuje, že navrhované environmentálne ciele, ktoré predložilo Portugalsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Portugalsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo niekoľko opatrení na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú optimalizáciu a rozšírenie koncovej riadenej oblasti (TMA) na Madeire, vykonávanie plánu prechodu na výkonnostnú navigáciu (PBN), nové štruktúry štandardných odletov podľa prístrojov (SID) a štandardných príletov podľa prístrojov (STAR) v Cascais, systém *point merge* v koncovej riadenej oblasti (TMA) v Lisabone, ako aj viacero opatrení na posilnenie cezhraničnej spolupráce s Francúzskom, Španielskom a Marokom.

(19) Komisia okrem toho poznamenáva, že Portugalsko už zaviedlo vzdušný priestor s voľnými traťami (FRA) od letovej hladiny 245 v lisabonskej letovej informačnej oblasti (FIR) a koncom roka 2024 plánuje rozšíriť FRA na FIR Santa Maria.

(20) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (17) až (19) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Portugalska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

(21) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov Portugalska v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Portugalska porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celoúnijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(22) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúnijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. Od členských štátov sa teda nevyžadovalo, aby v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 revidovali svoje miestne ciele výkonnosti na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na kapacitu mal posúdiť s príslušnými celoúnijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Portugalsko na RO3, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Portugalska v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenčné hodnoty pre Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

(24) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Portugalsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Portugalsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo celý rad opatrení na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity. Tieto opatrenia zahŕňajú prechod na nový systém manažmentu letovej prevádzky (ATM) a riadiacu miestnosť (OPS), zmeny vzdušného priestoru vrátane cezhraničných iniciatív FRA, posilnené postupy manažmentu toku letovej prevádzky a kapacity (ATFCM), ako aj vykonávanie plánu náboru s cieľom výrazne zvýšiť počet plných pracovných úväzkov riadiacich letovej prevádzky (+ 25 % do roku 2024 v porovnaní s úrovňami z roku 2019).

(26) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (24) a (25) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Portugalska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(27) Pokiaľ ide o letiská patriace do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ako sa stanovuje v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného nariadenia, Komisia doplnila svoje posúdenie navrhovaných traťových cieľov v oblasti kapacity o preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity v prípade terminálnych leteckých navigačných služieb v súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto navrhované ciele vyvolávajú v prípade Portugalska obavy.

(28) Komisia poznamenáva, že keď sa na úrovni letísk porovnali navrhované národné ciele týkajúce sa priemerného meškania ATFM pri prílete s výkonnosťou podobných letísk počas druhého referenčného obdobia (ďalej len „RO2“), Komisia zistila, že v prípade letísk Lisabon a Porto sa očakávajú väčšie meškania ATFM, než aké sa predpokladajú na podobných letiskách.

(29) Komisia sa preto domnieva, že Portugalsko by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo na základe pripomienok uvedených vyššie podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity, alebo by malo smerom nadol upraviť navrhované ciele v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

(30) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov Portugalska týkajúcich sa stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO3, dlhodobého vývoja DUC počas RO2 a RO3 (2015 – 2024) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

(31) Posudzovanie traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti. Doplnilo sa o preskúmanie kľúčových faktorov a parametrov, o ktoré sa tieto ciele opierajú, ako sa uvádza v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(32) Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Portugalsko na RO3:

Traťová zóna spoplatňovania v kontinentálnom Portugalsku	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

(33) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj portugalských traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +2,1 % ročne počas RO3 zaostáva za vývojom +1,0 % na úrovni Únie počas rovnakého obdobia.

(34) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj portugalských traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +0,5 % ročne počas RO2 a RO3 zaostáva za dlhodobým vývojom -1,3 % na úrovni Únie počas rovnakého obdobia.

(35) Keď sa však na miestnej a celoúnijnej úrovni porovnáva vývoj DUC v zmysle odôvodnení (33) a (34), malo by sa zohľadniť, že rast traťovej dopravy, ktorý pre Portugalsko predpovedal útvar Eurocontrolu STATFOR počas RO3, by mal byť výrazne nižší ako priemerný rast objemu dopravy v celej Únii. Pre Portugalsko je preto náročnejšie sledovať uvedený celoúnijný vývoj DUC.

(36) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že východisková hodnota Portugalska pre DUC vo výške 34,88 EUR v reálnych cenách z roku 2017 (ďalej len „EUR2017“) je o 12,2 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 39,73 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Portugalska na rok 2024 budú aj naďalej o 9,8 % nižšie ako priemer porovnávacej skupiny.

(37) Komisia ďalej preskúmala, či by sa odchýlky zistené v odôvodneniach (33) a (34) mohli považovať za potrebné a primerané podľa bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, za predpokladu, že zistené odchýlky od celoúnijného vývoja DUC alebo od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC sú spôsobené výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo s reštrukturalizačnými opatreniami v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(38) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) bode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že Portugalsko vo svojom návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia a investície, ktoré má vykonať poskytovateľ leteckých navigačných služieb, konkrétne NAV Portugal, na účely dosiahnutia miestnych cieľov v oblasti kapacity.

(39) Portugalsko plánuje najmä uviesť do prevádzky nový systém ATM, keďže systém, ktorý sa v súčasnosti používa, je na konci svojej životnosti a musí sa vymeniť. Toto opatrenie je skutočne dôležité na zabezpečenie primeranej kapacity v budúcnosti, keďže existujúci systém ATM zodpovedal za podstatnú časť meškaní ATFM, ktoré počas RO2 spôsobila spoločnosť NAV Portugal v situácii pred pandémiou COVID-19. Nový systém ATM zníži pracovnú záťaž ATCO na jedno lietadlo a umožní nové funkcie, čo prinesie prevádzkové výhody.

(40) Portugalsko okrem toho plánuje počas RO3 výrazne zvýšiť počet ekvivalentov plného pracovného času ATCO v prevádzke. Tento vývoj je nevyhnutný, aby sa umožnilo otvorenie vyššieho počtu sektorov v traťovom vzdušnom priestore Portugalska do konca RO3, čím sa posilní poskytovaná kapacita.

(41) Na základe podrobnej analýzy, ktorú vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, sa Komisia domnieva, že príslušné opatrenia, ktoré Portugalsko uviedlo v návrhu plánu výkonnosti, sú skutočne potrebné na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti kapacity. Okrem toho so zreteľom na hodnotenie, ktoré vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, možno dospieť k záveru, že dodatočné náklady na tieto opatrenia sú väčšie ako odchýlky od celoúnijného vývoja DUC a od celoúnijného dlhodobého vývoja DUC, ako sa uvádza v odôvodneniach (33) a (34).

(42) Vzhľadom na úvahy v odôvodneniach (38) až (41) sa preto Komisia domnieva, že kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) bode i) je v prípade Portugalska splnené.

(43) Z predchádzajúcich pripomienok vyplýva, že nie je potrebné ďalej skúmať, či by bolo v súvislosti s Portugalskom splnené kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) bode ii).

(44) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (33) až (43) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Portugalska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb

(45) Pokiaľ ide o letiská patriace do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ako sa stanovuje v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného nariadenia, Komisia doplnila svoje posúdenie navrhovaných traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti o preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti v prípade terminálnych leteckých navigačných služieb v súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto navrhované ciele nevyvolávajú v prípade Portugalska obavy.

Preskúmanie systémov stimulov z článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou

(46) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 a v súvislosti s posúdením navrhovaných cieľov v oblasti kapacity Komisia doplnila svoje posúdenie o preskúmanie navrhovaných systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. V tejto súvislosti Komisia preskúmala, či navrhované systémy stimulov spĺňajú hmotnoprávne požiadavky stanovené v článku 11 ods. 1 a 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Navrhované systémy stimulov v návrhu plánu výkonnosti Portugalska vyvolávajú obavy.

(47) Komisia konštatuje, že systémy stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu uvedené v portugalskom návrhu plánu výkonnosti obsahujú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,5 % stanovených nákladov a maximálne finančné zvýhodnenie vo výške 0,5 % stanovených nákladov.

(48) V prípade uvedených systémov stimulov má Komisia na základe odborného stanoviska orgánu na preskúmanie výkonnosti veľké pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,5 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(49) Portugalsko by preto malo v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 zrevidovať svoje systémy stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej a terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje podľa článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by malo podľa Komisie viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu dosahujúcemu alebo prevyšujúcemu 1 % stanovených nákladov.

ZÁVERY

(50) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach (9) až (49) Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko, sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti.

(51) Komisia poznamenáva, že niektoré členské štáty uviedli svoj zámer začleniť do svojej nákladovej základne na RO3 nákladové položky súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Na základe prvkov uvedených v návrhoch plánov výkonnosti nebolo možné presne stanoviť, do akej miery členské štáty zahrnuli takéto stanovené náklady do nákladovej základne na RO3, a ak takéto náklady zahrnuli, do akej miery vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb, na základe čoho by sa mohli považovať za oprávnené v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania. Útvary Komisie zaslali všetkým členským štátom *ad hoc* žiadosť o informácie s cieľom zozbierať príslušné informácie a v kontexte overovania súladu jednotkových sadzieb budú ďalej skúmať nahlásené náklady súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Toto rozhodnutie sa netýka zistení a záverov Komisie na tému nákladov súvisiacich s detekciou dronov.

(52) V reakcii na vojenskú agresiu Ruska voči Ukrajine, ktorá sa začala 24. februára 2022, Únia prijala reštriktívne opatrenia, ktorými sa ruským leteckým dopravcom, každému v Rusku zaregistrovanému lietadlu a každému lietadlu, ktoré nie je zaregistrované v Rusku, ale ktoré vlastní, prenajíma si alebo inak ovláda ruská fyzická alebo právnická osoba, ruský subjekt alebo orgán, zakazuje pristávať na území Únie, vzlietať z neho alebo nad ním prelietať. Tieto opatrenia vedú k zníženiu objemu leteckej prevádzky vo vzdušnom priestore nad územím Únie. Vplyv na úrovni Únie by však nemal byť porovnateľný so znížením objemu leteckej prevádzky spôsobeným vypuknutím pandémie COVID-19 v marci 2020. Je preto vhodné, aby sa v RO3 zachovali existujúce opatrenia a postupy na vykonávanie systému výkonnosti a spoplatňovania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Ciele výkonnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko podľa nariadenia (ES) č. 549/2004 a ktorý je uvedený v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Portugalskej republike.

V Bruseli 13. apríla 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

Ciele výkonnosti zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko podľa nariadenia (ES) č. 549/2004, ktoré sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie.

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Portugalsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti, vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**				
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	**C**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Navrhované traťové ciele Portugalska v oblasti životného prostredia, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenčné hodnoty pre Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Navrhované ciele Portugalska v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenčné hodnoty pre Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania v kontinentálnom Portugalsku	**Východisková hodnota za rok 2014**	**Východisková hodnota za rok 2019**	**2020 – 2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**