2024/1688

17.6.2024

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/1688

ze dne 12. června 2024,

kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podrobné požadavky na přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii Komisí v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů jsou stanoveny v čl. 9 odst. 3 a 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 ([2]).

(2) V souladu s čl. 9 odst. 3 prvním pododstavcem prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají být výkonnostní cíle pro celou Unii pro čtvrté referenční období, které zahrnuje kalendářní roky 2025 až 2029 včetně, přijaty před 1. červnem 2024, což členským státům poskytne čas na vypracování plánů výkonnosti, které by měly být Komisi předloženy k posouzení do 1. října 2024.

(3) V rámci přípravy výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období zveřejnila Komise orientační cílová rozpětí cílů pro celou Unii pro účely konzultací se zúčastněnými stranami uvedenými v čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004, dalšími příslušnými osobami a organizacemi a, pokud jde o bezpečnostní aspekty, s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“). Tato orientační rozpětí výkonnostních cílů pro celou Unii byla formálně stanovena v rozhodnutí Komise (EU) 2023/2481 ([3]) na základě doporučení obdržených od orgánu pro kontrolu výkonnosti určeného Komisí v souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004. Konzultační činnosti, které Komise s podporou orgánu pro kontrolu výkonnosti provedla ohledně rozpětí výkonnostních cílů pro celou Unii, zahrnovaly setkání zúčastněných stran, které se konalo dne 8. listopadu 2023, a on-line průzkum, který byl k dispozici od 4. října 2023 do 1. prosince 2023.

(4) Orgán pro kontrolu výkonnosti předložil Komisi v březnu 2024 závěrečnou zprávu o navrhovaných výkonnostních cílech pro celou Unii na čtvrté referenční období. Tato zpráva podrobně uvádí předpoklady, odůvodnění a analýzu, z nichž navrhované cíle vycházejí, a související základní hodnoty, varovné prahové hodnoty a srovnávací skupiny. Zpráva rovněž nastiňuje výsledky konzultace se zúčastněnými stranami uvedené v 3. bodě odůvodnění. Orgán pro kontrolu výkonnosti využil ve zprávě nejnovější předpoklady týkající se provozu na čtvrté referenční období, které poskytla služba pro statistiku a prognózu (dále jen „STATFOR“) organizace Eurocontrol.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Rozhodnutí Komise (EU) 2023/2481 ze dne 10. listopadu 2023, kterým se stanoví orientační rozpětí výkonnostních cílů pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu ve čtvrtém referenčním období (2025–2029) (Úř. věst. L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období stanovené v tomto rozhodnutí vychází z informací získaných od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru, EASA a vnitrostátních orgánů dohledu a také byly zohledněny konzultace se zúčastněnými stranami.

(6) Toto rozhodnutí se vztahuje na zeměpisnou oblast působnosti systému sledování výkonnosti a systému poplatků, konkrétně na členské státy, Norsko a Švýcarsko. Výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období a související základní hodnoty byly stanoveny na základě základní prognózy provozu služby STATFOR zveřejněné v únoru 2024 a vyjádřeny v pohybech v souladu s pravidly pro let podle přístrojů („IFR“) a ve výkonových jednotkách. Na úrovni Unie tato prognóza provozu na trati odpovídá celkem 9 552 000 pohybům IFR a 128 933 200 výkonovým jednotkám v roce 2024, 9 787 000 pohybům IFR a 133 040 200 výkonovým jednotkám v roce 2025, 10 004 000 pohybům IFR a 136 927 200 výkonovým jednotkám v roce 2026, 10 209 000 pohybům IFR a 140 566 200 výkonovým jednotkám v roce 2027, 10 430 000 pohybům IFR a 144 385 200 výkonovým jednotkám v roce 2028 a 10 594 000 pohybům IFR a 147 464 200 výkonovým jednotkám v roce 2029.

(7) Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, měřené na úrovni účinnosti řízení bezpečnosti, kterých mají dosáhnout poskytovatelé letových navigačních služeb s osvědčením pro poskytování letových provozních služeb, by měly vést k tomu, aby výkonnost v oblasti bezpečnosti šla nad rámec minimálního dodržení požadavků týkajících se systému zajišťování bezpečnosti poskytovatelů letových navigačních služeb. Úroveň těchto výkonnostních cílů by měla být stanovena s ohledem na skutečnou a cílenou výkonnost v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti ve třetím referenčním období a další zlepšení potřebná ve čtvrtém referenčním období vzhledem k nejnovějšímu vývoji v oblasti regulace a provozu.

(8) Dále je třeba zvážit vzájemnou provázanost mezi klíčovou oblastí výkonnosti týkající se bezpečnosti a ostatními klíčovými oblastmi výkonnosti systému sledování výkonnosti a systému poplatků, přičemž je třeba uznat, že řízení bezpečnosti funguje jako kontrolní mechanismus, jenž zajišťuje, aby vnější nebo vnitřní faktory ovlivňující bezpečnost poskytování letových navigačních služeb byly řádně identifikovány a řešeny. Zvláštní důraz by proto měl být kladen na další posílení schopností v oblasti řízení bezpečnostních rizik, která by měla podléhat ambicióznější cílené úrovni výkonnosti než ostatní oblasti řízení bezpečnosti, podobně jako v třetím referenčním období.

(9) Metodika, z níž vychází měření klíčového ukazatele výkonnosti týkajícího se účinnosti řízení bezpečnosti, byla aktualizována agenturou EASA s ohledem na čtvrté referenční období. Cílem upravené metodiky je zajistit soulad s příslušnými osvědčenými postupy v odvětví s přihlédnutím k vývoji v oblasti regulace a technickému vývoji. Podmínky, které musí poskytovatelé letových navigačních služeb splnit pro dosažení určité cílové hodnoty účinnosti řízení bezpečnosti, definované jako „úrovně provádění“ a v rozsahu od A do D, se tak ve srovnání s třetím referenčním obdobím zpřísnily. V důsledku těchto změn nejsou výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti pro třetí referenční období a čtvrté referenční období přímo srovnatelné.

(10) Výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období v rámci klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, měřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, by měly odrážet agendu Zelené dohody Unie. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ([4]) Unie stanovila právní povinnosti s cílem dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality a do roku 2030 dosáhnout snížení čistých emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Za tímto účelem by k požadovanému snížení emisí skleníkových plynů měla přispívat všechna hospodářská odvětví, včetně letecké dopravy. Pro uspořádání letového provozu (ATM) to znamená, že je třeba účinně řešit neefektivnost letů vedoucí k nadměrné spotřebě paliva a emisím skleníkových plynů. Prostřednictvím vhodných provozních opatření by měly být rovněž zmírňovány neefektivnosti způsobené faktory, které jsou mimo kontrolu poskytovatelů letových navigačních služeb, jako jsou povětrnostní podmínky a nebezpečné oblasti uzavřené pro provoz.

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Při stanovování úrovně výkonnostních cílů pro celou Unii týkajících se životního prostředí pro čtvrté referenční období by měly být zohledněny historická výkonnost dosažená v této klíčové oblasti výkonnosti, odhadované přínosy vyplývající z opatření stanovených v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS („ERNIP“) uvedeném v příloze I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([5]) a důsledky útočné války Ruska proti Ukrajině na toky letového provozu ve vzdušném prostoru.

(12) Dále je třeba vzít v úvahu vzájemnou provázanost mezi klíčovými oblastmi výkonnosti týkajícími se životního prostředí a kapacity. Analýza orgánu pro kontrolu výkonnosti ukazuje, že výkonnost v oblasti životního prostředí a výkonnost v oblasti kapacity jsou úzce propojeny. Cílená zlepšení horizontální efektivity letů ve čtvrtém referenčním období proto rovněž vyžadují, aby poskytovatelé letových navigačních služeb účinně řešili jakékoli stávající nedostatečné kapacity, které omezují dostupnost vzdušného prostoru pro uživatele a vedou k neoptimálním dráhám letu, jejichž účelem je vyhnout se přetíženým oblastem.

(13) Vzhledem k tomu, že provozní opatření, která mají poskytovatelé letových navigačních služeb přijmout, včetně přínosů vyplývajících z opatření plánovaných v rámci plánu ERNIP, se postupně uskuteční během čtvrtého referenčního období a vzhledem k předpokládanému zvýšení provozu ve čtvrtém referenčním období, které může mít dopad na složitost provozu, by mělo být čtvrté referenční období zaměřeno na postupné zlepšení enviromentální výkonnosti s ohledem na důsledky útočné války Ruska proti Ukrajině pro toky letového provozu v některých členských státech.

(14) Vzhledem k vzájemné provázanosti klíčových opatření týkajících se kapacity a životního prostředí uvedených ve 12. bodě odůvodnění a s ohledem na význam snížení environmentálního dopadu ATM za účelem podpory dosažení cílů Zelené dohody pro Unii by výkonnostní cíle týkající se kapacity pro celou Unii na čtvrté referenční období, měřené jako průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, měly být stanoveny na úrovni zajišťující odpovídající úroveň kvality služeb pro uživatele.

(15) Cíle v oblasti kapacity pro celou Unii na čtvrté referenční období by měly zejména podpořit rychlé a účinné řešení dlouhodobého nedostatku kapacity ATM, kterému čelí někteří poskytovatelé letových navigačních služeb. Takové problémy s kapacitou byly pozorovány od druhého referenčního období (2015–2019) a znovu se objevily v důsledku krize COVID-19, která v mnoha případech způsobila výrazné snížení nebo pozastavení výcviku nových řídících letového provozu, a to i pro oblastní střediska řízení (dále jen „ACC“), v nichž byly počty řídících letového provozu historicky příliš nízké na to, aby byla odpovídajícím způsobem uspokojena poptávka po provozu. V některých oblastech Unie, zejména v omezeném počtu ACC v centrální části Evropy, proto kapacita ATM nepostačuje k tomu, aby zajistila oživení letového provozu po prudkém poklesu provozu, k němuž došlo v průběhu pandemie COVID-19.

(16) Dále je třeba zohlednit změny v provozu vyplývající z útočné války Ruska proti Ukrajině, které v důsledku přesunu dopravních toků vedly v některých členských státech k výraznému nárůstu počtu letů. Tato situace je výzvou pro dotčené poskytovatele letových navigačních služeb, kteří budou muset čelit vysokému a rostoucímu objemu provozu i během čtvrtého referenčního období. Pozorované zhuštění dopravních toků v některých oblastech se ještě zhoršilo poté, co byly některé části vzdušného prostoru v blízkosti hranice s Ukrajinou, jež jsou řízeny členskými státy, uzavřeny pro civilní leteckou dopravu.

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) V neposlední řadě by měla být zohledněna opatření ke zvýšení kapacity poskytovatelů letových navigačních služeb, která již byla zahrnuta do evropského operačního plánu sítě uvedeného v článku 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123. Nejnovější dostupné vydání operačního plánu sítě, které se vztahuje na období 2023–2027 ([6]), zahrnuje zlepšení kapacity většiny ACC, která historicky významně přispívají ke zpožděním na trati z důvodu ATFM, včetně zavedení nejmodernějších systémů ATM a pokročilých nástrojů ATC. Na základě dostupné analýzy tyto investice v průběhu čtvrtého referenčního období výrazně zvýší výkonnost kapacity v těchto ACC. Specifické provozní přínosy se ve čtvrtém referenčním období rovněž očekávají od části funkcí ATM „společného projektu č. 1" systému SESAR, jež má být zaveden v rámci čtvrtého referenčního období a který je stanoven v prováděcím nařízení Komise (EU) 2021/116 ([7]).

(18) Podle operačního plánu sítě uvedeného v 17. bodě odůvodnění se nicméně očekává, že několik ACC bude čelit problémům při uspokojování předpokládané poptávky po provozu v prvních letech čtvrtého referenčního období, a to zejména v důsledku přetrvávajících nedostatečných úrovní počtu zaměstnanců na pozici řídících letového provozu. Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb by měli přijmout veškerá opatření, která mají k dispozici, aby vyřešili zjištěné strukturální kapacitní a personální problémy a minimalizovali jakýkoli související negativní dopad na výkonnost sítě. Výkonnostní cíle v oblasti kapacity pro celou Unii vycházejí z předpokladu, že do konce třetího referenčního období bude dosaženo pokroku při řešení nedostatečné kapacity a že poskytovatelé letových navigačních služeb poskytnou během čtvrtého referenčního období významnou dodatečnou kapacitu s předstihem.

(19) Pokud se členský stát potýká se značným dodatečným provozem a významným zvýšením složitosti provozu, a to jak v důsledku přesunu dopravních toků v důsledku války na Ukrajině, jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění, ztěžuje tato situace dotčenému členskému státu dosahování souladu s výkonnostními cíli týkajícími se kapacity pro celou Unii. Dotčený členský stát by proto měl ve svém návrhu plánu výkonnosti předložit odpovídající informace o provozním dopadu na svého poskytovatele letových navigačních služeb v důsledku války na Ukrajině, aby Komise mohla tyto okolnosti zohlednit při posuzování navržených místních výkonnostních cílů pro čtvrté referenční období, pokud jde o jejich soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(20) Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů na každý rok referenčního období vyjádřené v procentech odrážejí meziroční změnu průměrných stanovených jednotkových nákladů („DUC") v celé Unii na traťové navigační služby. Předběžné údaje o nákladech a provozu pro čtvrté referenční období předložené členskými státy v červnu 2023 by měly být použity jako jeden ze vstupů ke stanovení cílů pro celou Unii, společně s výhledovou odbornou analýzou nákladů orgánu pro kontrolu výkonosti ve čtvrtém referenčním období a potenciálními zlepšeními v oblasti efektivity nákladů odhadovanými orgánem pro kontrolu výkonnosti pro čtvrté referenční období na základě analýzy stávající neefektivnosti nákladů při poskytování traťových navigačních služeb.

(21) Rovněž je třeba zvážit vzájemnou provázanost s ostatními klíčovými oblastmi výkonnosti. Výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období by měly být stanoveny na úrovni, která posílí nezbytná zlepšení provozní výkonnosti klíčových oblastí výkonnosti v oblasti životního prostředí a kapacity. Za tímto účelem je nezbytné zvýšit stanovené náklady na úrovni Unie ve čtvrtém referenčním období ve srovnání se třetím referenčním obdobím, aby bylo možné zvýšit kvalitu služeb, včetně opatření pro urychlení náboru a výcviku řídících letového provozu a zvýšení investic do moderních technologií.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([7]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/116, ze dne 1. února 2021 o zřízení společného projektu č. 1 na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 a zrušuje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014 (Úř. věst. L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Míra ročního růstu stanovených nákladů ve čtvrtém referenčním období by měla zůstat pod předpokládanou mírou růstu provozu, aby se podpořilo další zlepšení nákladové efektivnosti a úspory z rozsahu při poskytování služeb. Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli využít synergií, které poskytuje přeshraniční spolupráce, jakož i dalších strukturálních změn v organizaci a poskytování služeb. V období zahrnujícím čtvrté i třetí referenční období by dlouhodobý trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby pro celou Unii měl činit -1,0 % za rok.

(23) Některé členské státy ztratily v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině významný podíl toků letového provozu, pro který tradičně poskytovaly služby. Tento pokles provozu pokračuje ve čtvrtém referenčním období, což má značný dopad na nákladovou efektivnost poskytovatelů letových navigačních služeb v dotčených členských státech. Komise již ve třetím referenčním období stanovila ve svých rozhodnutích (EU) 2022/2423 ([8]) a (EU) 2022/2426 ([9]) metodu pro zohlednění těchto výjimečných okolností v rámci posouzení souladu místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli pro celou Unii podle čl. 11 odst. 3 písm. c) nařízení (ES) č. 549/2004.

(24) Očekávané zlepšení efektivity nákladů ve čtvrtém referenčním období by mělo být vypočteno na základě základní hodnoty stanovených jednotkových nákladů, která se odvodí vydělením základní hodnoty pro stanovené náklady pro celou Unii základní prognózou provozu služby STATFOR vyjádřenou ve výkonových jednotkách na rok 2024. Základní hodnota pro stanovené náklady pro celou Unii by měla být odhadnuta na základě nejnovějších dostupných údajů o skutečných nákladech na poskytování letových navigačních služeb ve třetím referenčním období upravených na základě předběžných údajů o nákladech za rok 2024 obdržených od členských států v červnu 2023 a odhadů úrovně nákladů za rok 2024 vyplývajících z analýzy orgánu pro kontrolu výkonnosti. Je třeba vzít v úvahu předpokládané změny provozu během zbývající části třetího referenčního období a jejich vztah k nákladům.

(25) Pro stanovení výstražných prahových hodnot, po jejichž překročení mohou členské státy požádat o revizi výkonnostních cílů uvedených v jejich plánech výkonnosti, je třeba vzít v úvahu rozpětí prognózy provozu vyjádřená ve výkonových traťových jednotkách a pohybech IFR, od nízkého po vysoký růst na základě prognózy služby STATFOR organizace Eurocontrol. Dlouhodobá prognóza do konce roku 2029 zahrnuje určitou míru nejistoty, zejména s ohledem na geopolitická rizika, hospodářský růst a proměnlivost v dopravních tocích, jak se ukázalo během třetího referenčního období, jakož i vývoj hospodářských vazeb s rozvíjejícími se trhy. Varovné prahové hodnoty by měly zajistit přiměřenou úroveň změn provozu od základní prognózy provozu služby STATFOR zveřejněné v únoru 2024, zatímco členské státy by měly mít možnost požádat o revizi svých plánů výkonnosti v případě, že by se skutečný provoz spíše vyvíjel v souladu s vysokou nebo naopak nízkou prognózou služby STATFOR.

(26) Kromě výkonnostních cílů pro celou Unii by měly být zřízeny také srovnávací skupiny poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím pro účely posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů. Při zřizování těchto skupin by měla být zohledněna složitost vzdušného prostoru, úroveň a proměnlivost provozu, životní náklady a úroveň inflace.

(27) Výbor pro jednotné nebe vydal záporné stanovisko. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí akt a předseda předložil návrh prováděcího aktu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

([8]) Rozhodnutí Komise (EU) 2022/2423 ze dne 5. prosince 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 318, 12.12.2022, s. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Rozhodnutí Komise (EU) 2022/2426 ze dne 5. prosince 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Lotyšskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 318, 12.12.2022, s. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto rozhodnutí stanoví výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období zahrnující pět kalendářních roků od roku 2025 do roku 2029.

Článek 2

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, jak jsou uvedeny v bodě 1.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb s osvědčením pro poskytování služeb dosáhnout do konce roku 2029, se stanoví na níže uvedených úrovních účinnosti řízení bezpečnosti, vyjádřených jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví („EASA“):

a) alespoň úroveň C, pokud jde o cíle řízení bezpečnosti „kultura bezpečnosti“, „bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti“, „zajištění bezpečnosti“ a „prosazování bezpečnosti“;

b) alespoň úroveň D, pokud jde o cíle řízení bezpečnosti „řízení bezpečnostních rizik“.

Článek 3

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, jak jsou vymezeny v bodě 2.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, se vyjádří jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu a měří se jako průměrná dodatečná proletěná vzdálenost v porovnání s celkovou vzdušnou vzdáleností, a nesmí překročit tyto procentní podíly: 2,80 % v roce 2025, 2,75 % v roce 2026, 2,71 % v roce 2027, 2,68 % v roce 2028 a 2,66 % v roce 2029.

Článek 4

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, jak jsou vymezeny v souladu s bodem 3.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, se stanoví jako průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu („ATFM“), které lze přičíst letovým navigačním službám v délce maximálně 0,9 minuty na let v roce 2025, 0,7 minuty na let v roce 2026, 0,6 minuty na let v roce 2027, 0,5 minuty na let v roce 2028 a 0,5 minuty na let v roce 2029.

Článek 5

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

1. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, jak jsou vymezeny v bodě 4.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jsou stanoveny jako meziroční změna průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve výši -1,2 % pro rok 2025, -1,2 % pro rok 2026, -1,2 % pro rok 2027, -1,2 % pro rok 2028 a -1,2 % pro rok 2029. Meziroční změna se počítá počínaje základní hodnotou pro stanovené jednotkové náklady podle odstavce 3.

2. Základní hodnota stanovených nákladů pro celou Unii se stanoví ve výši 7 100 000 000 EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2022 („EUR2022“).

3. Základní hodnota stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii se stanoví ve výši 55,07 EUR v EUR2022.

Článek 6

Varovné prahové hodnoty

1. Členské státy mohou v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. a) bodem i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 požádat o přezkum jednoho nebo více výkonnostních cílů uvedených v plánech výkonnosti, pokud:

a) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od prognózy provozu uvedené v plánu výkonnosti přijatém v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za daný kalendářní rok alespoň o 10 % pohybů v souladu s pravidly pro let podle přístrojů („IFR“), nebo

b) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od prognózy provozu uvedené v plánu výkonnosti přijatém v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za daný kalendářní rok alespoň o 10 % výkonových jednotek.

2. Členské státy mohou v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. a) bodem i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 požádat o revizi jednoho nebo více výkonnostních cílů uvedených v plánech výkonnosti, pokud je změna referenčních hodnot v důsledku sezónních aktualizací operačního plánu sítě podle čl. 9 odst. 4 písm. a) a čl. 9 odst. 8 prováděcího nařízení (EU) 2019/123 v porovnání s referenčními hodnotami z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti alespoň:

a) 0,05 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, je-li referenční hodnota z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti nižší než 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, nebo

b) 0,04 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM zvýšeného o 5 % referenční hodnoty z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti, je-li referenční hodnota rovna 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, nebo je-li vyšší.

Článek 7

Srovnávací skupiny

Srovnávací skupiny poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím za účelem posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů se stanoví následovně:

a) skupina A: poskytovatelé letových navigačních služeb ve Francii, Německu, Itálii a Španělsku;

b) skupina B: poskytovatelé letových navigačních služeb na Kypru, v Irsku, na Maltě a v Portugalsku;

c) skupina C: poskytovatelé letových navigačních služeb v Bulharsku, Chorvatsku, Řecku, Maďarsku, na Slovensku, ve Slovinsku a v Rumunsku;

d) skupina D: poskytovatelé letových navigačních služeb v České republice, Estonsku, Lotyšku, Litvě a Polsku;

e) skupina E: poskytovatelé letových navigačních služeb v Rakousku, Belgii, Lucembursku, Nizozemsku a Švýcarsku;

f) skupina F: poskytovatelé letových navigačních služeb v Dánsku, Finsku, Norsku a Švédsku.

Článek 8

Vstup v platnost

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 12. června 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN