2024/1688

17.6.2024.

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2024/1688

od 12. lipnja 2024.

o utvrđivanju ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za četvrto referentno razdoblje od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.

(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) Detaljni zahtjevi u vezi s Komisijinim donošenjem ciljeva performansi na razini Unije u ključnim područjima performansi povezanima sa sigurnošću, okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću utvrđeni su u članku 9. stavcima 3. i 4. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([2]).

(2) U skladu s člankom 9. stavkom 3. prvim podstavkom Provedbene uredbe (EU) 2019/317 ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje, koje obuhvaća kalendarske godine od 2025. do uključivo 2029., trebaju se donijeti prije 1. lipnja 2024. kako bi države članice imale vremena za pripremu planova performansi, koje bi Komisiji trebale dostaviti do 1. listopada 2024. na ocjenjivanje.

(3) U okviru pripreme ciljeva performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje Komisija je objavila okvirne raspone ciljeva performansi na razini Unije za potrebe savjetovanja s dionicima iz članka 10. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 549/2004, drugim relevantnim osobama i organizacijama te, u pogledu sigurnosnih aspekata, s Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa („EASA”). Ti okvirni rasponi ciljeva performansi na razini Unije službeno su utvrđeni u Odluci Komisije (EU) 2023/2481 ([3]) na temelju preporuka tijela za ocjenu performansi, koje je Komisija imenovala u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004. Aktivnosti savjetovanja u vezi s rasponima ciljeva performansi na razini Unije koje je Komisija provela uz potporu tijela za ocjenu performansi uključivale su sastanak dionika održan 8. studenog 2023. i internetsku anketu koja je bila dostupna od 4. listopada 2023. do 1. prosinca 2023.

(4) Tijelo za ocjenu performansi je u ožujku 2024. Komisiji podnijelo završno izvješće o predloženim ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje. U izvješću se detaljno iznose pretpostavke, obrazloženja i analiza na kojima se temelje predloženi ciljevi i povezane polazne vrijednosti, pragovi upozorenja i usporedne skupine. Iznose se i rezultati savjetovanja s dionicima navedenog u uvodnoj izjavi (3). Tijelo za ocjenu performansi u izvješću je uzelo u obzir najnovije pretpostavke o prometu za četvrto referentno razdoblje koje je na raspolaganje stavila Služba za statistiku i predviđanja pri Eurocontrolu („STATFOR”).

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

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Odluka Komisije (EU) 2023/2481 od 10. studenog 2023. o utvrđivanju okvirnih raspona ciljeva izvedbe na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za četvrto referentno razdoblje (2025. – 2029.) (SL L, 2023/2481, 14.11.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje utvrđeni u ovoj Odluci temelje se na informacijama dobivenima od tijela za ocjenu performansi, upravitelja mreže, EASA-e i nacionalnih nadzornih tijela te su u obzir uzeta savjetovanja s dionicima.

(6) Ova Odluka obuhvaća geografsko područje primjene programa performansi i sustava utvrđivanja naknada, odnosno države članice, Norvešku i Švicarsku. Ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti utvrđeni su na temelju STATFOR-ova osnovnog predviđanja prometa objavljenog u veljači 2024., izraženog u kretanjima prema pravilima instrumentalnog letenja („IFR”) i jedinicama usluga. U skladu s tim predviđanjem rutnog zračnog prometa na razini Unije predviđa se ukupno 9 552 000 IFR kretanja i 128 933 200 jedinica usluga za 2024., 9 787 000 IFR kretanja i 133 040 200 jedinica usluga za 2025., 10 004 000 IFR kretanja i 136 927 200 jedinica usluga za 2026., 10 209 000 IFR kretanja i 140 566 200 jedinica usluga za 2027., 10 430 000 IFR kretanja i 144 385 200 jedinica usluga za 2028. te 10 594 000 IFR kretanja i 147 464 200 jedinica usluga za 2029. godinu.

(7) Ciljevi performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom sa sigurnošću, koji se mjere kao razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću koju moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu, trebali bi dovesti do sigurnosnih performansi koje nadilaze minimalnu usklađenost sa zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. Razina tih ciljeva performansi trebala bi se utvrditi uzimajući u obzir stvarne i ciljane performanse u području sigurnosti u trećem referentnom razdoblju i daljnja poboljšanja potrebna u četvrtom referentnom razdoblju s obzirom na najnoviji regulatorni i operativni razvoj.

(8) Uz to je potrebno uzeti u obzir međuovisnost područja sigurnosti i drugih ključnih područja performansi iz programa performansi i sustava utvrđivanja naknada, pri čemu treba imati na umu da upravljanje sigurnošću služi kao kontrolni mehanizam kojim se osigurava da se vanjski ili unutarnji čimbenici koji utječu na sigurnost pružanja usluga u zračnoj plovidbi propisno utvrde i razmotre. Stoga je potrebno posebno raditi na daljnjem jačanju kapaciteta u području upravljanja sigurnosnim rizicima, koje bi trebalo podlijegati ambicioznijoj ciljanoj razini performansi od drugih područja upravljanja sigurnošću, slično kao u trećem referentnom razdoblju.

(9) EASA je s obzirom na četvrto referentno razdoblje ažurirala metodologiju na kojoj se temelji mjerenje ključnog pokazatelja performansi u vezi s djelotvornosti upravljanja sigurnošću. Cilj je prilagođene metodologije osigurati usklađenost s relevantnom uspješnom praksom u industriji, uzimajući u obzir regulatorni i tehnički razvoj. Stoga su uvjeti koje pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebaju ispuniti kako bi postigli određene ciljne vrijednosti djelotvornosti upravljanja sigurnošću, definirane kao „razine provedbe” i u rasponu od A do D, postali stroži u odnosu na treće referentno razdoblje. Zbog tih promjena ciljne vrijednosti performansi u području sigurnosti za treće i četvrto referentno razdoblje nisu izravno usporedive.

(10) Ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje u ključnom području performansi povezanom s okolišem, izmjereni kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, trebali bi biti u skladu s Unijinim zelenim planom. Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća ([4]) utvrdila pravne obveze za postizanje klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., kao i za smanjenje neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na 1990. U tu bi svrhu svi gospodarski sektori, uključujući zračni promet, trebali doprinijeti potrebnom smanjenju emisija stakleničkih plinova. Za upravljanje zračnim prometom („ATM”) to znači da bi trebalo na učinkovit način riješiti problem neučinkovitosti letova zbog kojeg se troši previše goriva i nastaju emisije stakleničkih plinova. To bi trebalo uključivati i ublažavanje neučinkovitosti do koje dolazi zbog čimbenika koji su izvan kontrole pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, kao što su vremenski uvjeti i opasna područja zatvorena za promet, i to odgovarajućim operativnim mjerama.

([4]) Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Prilikom utvrđivanja razine ciljeva performansi na razini Unije u području okoliša za četvrto referentno razdoblje potrebno je uzeti u obzir performanse ostvarene u tom ključnom području u prethodnim razdobljima, procijenjene koristi koje proizlaze iz mjera utvrđenih u europskom planu poboljšanja europske mreže ruta („ERNIP") iz Priloga I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([5]) i utjecaj agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine na protok prometa u zračnom prostoru.

(12) Uz to bi trebalo uzeti u obzir međuovisnost ključnih područja performansi povezanih s okolišem i kapacitetom. Analiza tijela za ocjenu performansi pokazuje da su performanse u području okoliša i kapaciteta usko povezane. Stoga, kako bi se u četvrtom referentnom razdoblju ciljano poboljšala učinkovitost horizontalnog leta, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju učinkovito riješiti problem nedostatka kapaciteta koji ograničava dostupnost zračnog prostora za korisnike i dovodi do neoptimalnih putanja zbog zaobilaženja gusto naseljenih područja.

(13) Budući da će se operativne mjere koje trebaju poduzeti pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, kao i koristi koje proizlaze iz mjera planiranih u okviru ERNIP-a, postupno ostvarivati tijekom četvrtog referentnog razdoblja, i uzimajući u obzir predviđeni rast prometa u tom razdoblju koji bi mogao utjecati na složenost operacija, u četvrtom referentnom razdoblju trebalo bi nastojati postupno poboljšati okolišnu učinkovitost, uzimajući u obzir i utjecaj agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine na protok zračnog prometa u nekim državama članicama.

(14) S obzirom na međuovisnost ključnih područja performansi povezanih s kapacitetom i okolišem opisanu u uvodnoj izjavi (12) i važnost smanjenja utjecaja upravljanja zračnim prometom na okoliš radi ostvarenja ciljeva iz Unijina zelenog plana, ciljeve performansi na razini Unije u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje, izmjerene kao prosječno kašnjenje na ruti u upravljanju protokom zračnog prometa („ATFM") po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, trebalo bi utvrditi na razini kojom se osigurava odgovarajuća kvaliteta usluga za korisnike.

(15) Ciljevi u pogledu kapaciteta na razini Unije za četvrto referentno razdoblje trebali bi prije svega potaknuti brzo i učinkovito rješavanje dugogodišnjeg nedostatka kapaciteta ATM-a s kojim se suočavaju određeni pružatelji usluga u zračnoj plovidbi. Problemi nedostatka kapaciteta uočeni su u drugom referentnom razdoblju (2015. – 2019.) i ponovno su se pojavili nakon izbijanja krize uzrokovane bolešću COVID-19. Zbog te je krize u mnogim slučajevima znatno smanjeno ili obustavljeno osposobljavanje novih kontrolora zračnog prometa, čak i u centrima oblasne kontrole u kojima je njihov broj povijesno bio prenizak da bi se na odgovarajući način zadovoljila potražnja u prometu. Stoga u nekim područjima Unije, posebno u ograničenom broju centara oblasne kontrole u središtu Europe, kapacitet ATM-a nije bio dovoljan za prilagodbu oporavku zračnog prometa do kojeg je došlo nakon velikog pada za vrijeme pandemije bolesti COVID-19.

(16) Osim toga, potrebno je uzeti u obzir i promjene u prometu zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine, koje su u određenim državama članicama dovele do znatnog povećanja broja letova. Ta je situacija za pogođene pružatelje usluga u zračnoj plovidbi zahtjevna jer će se i u četvrtom referentnom razdoblju trebati prilagođavati sve većem opsegu prometa. Gušći promet zabilježen na određenim područjima dodatno je pogoršan zbog zatvaranja određenih dijelova zračnog prostora pod kontrolom država članica u blizini granice s Ukrajinom civilnom zračnom prometu.

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Naposljetku, trebalo bi uzeti u obzir mjere za povećanje kapaciteta pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koje su već uključene u europski plan mrežnih operacija iz članka 9. Provedbene uredbe (EU) 2019/123. Najnovije dostupno izdanje plana mrežnih operacija, koje obuhvaća razdoblje 2023. – 2027. ([6]), uključuje poboljšanje kapaciteta većine centara oblasne kontrole koji su povijesno uzrokovali znatna kašnjenja na ruti ATFM-a, uključujući uvođenje najsuvremenijih sustava ATM-a i naprednih alata za kontrolu zračnog prometa. Na temelju dostupne analize ta će ulaganja u četvrtom referentnom razdoblju znatno pridonijeti poboljšanju performansi u području kapaciteta u tim centrima oblasne kontrole. U četvrtom referentnom razdoblju očekuju se i posebne operativne koristi od funkcija ATM-a u okviru SESAR-ova Prvog zajedničkog projekta, koje su utvrđene u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2021/116 ([7]) i uvest će se u četvrtom referentnom razdoblju.

(18) Međutim, prema planu mrežnih operacija iz uvodne izjave (17) očekuje se da će neki centri oblasne kontrole imati poteškoće u prilagodbi predviđenoj potražnji u prometu u prvim godinama četvrtog referentnog razdoblja, posebno zbog još nedovoljnog broja zaposlenih kontrolora zračnog prometa. Dotični pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi poduzeti sve mjere koje su im na raspolaganju za rješavanje utvrđenih strukturnih problema s kapacitetom i zapošljavanjem kako bi se smanjio s tim povezan negativan učinak na performanse mreže. Ciljevi performansi na razini Unije u području kapaciteta temelje se na pretpostavci da će do kraja trećeg referentnog razdoblja doći do napretka u rješavanju nedostatka kapaciteta i da će pružatelji usluga u zračnoj plovidbi na početku četvrtog referentnog razdoblja staviti na raspolaganje znatne dodatne kapacitete.

(19) Državama članicama koje se suočavaju s velikim povećanjem prometa i znatno složenijim operacijama, što je posljedica promjene protoka prometa zbog rata u Ukrajini kako je navedeno u uvodnoj izjavi (16), postizanje usklađenosti s ciljevima performansi na razini Unije u području kapaciteta bit će otežano. Stoga bi predmetne države članice u svojem nacrtu plana performansi trebale navesti dovoljno informacija u vezi s operativnim učinkom rata u Ukrajini na svoje pružatelje usluga u zračnoj plovidbi kako bi Komisija mogla uzeti te okolnosti u obzir prilikom ocjenjivanja predloženih lokalnih ciljeva performansi za četvrto referentno razdoblje s obzirom na njihovu usklađenost s ciljevima performansi na razini Unije u području kapaciteta.

(20) Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću za svaku godinu referentnog razdoblja, izraženi kao postotak, odražavaju godišnje promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije. Preliminarni podaci o troškovima i prometu za četvrto referentno razdoblje koje su države članice dostavile u lipnju 2023. trebali bi se iskoristiti kao ulazni podaci za utvrđivanje ciljeva na razini Unije, zajedno sa stručnom analizom troškova za četvrto referentno razdoblje koju je provelo tijelo za ocjenu performansi i njegovom procjenom mogućeg poboljšanja troškovne učinkovitosti za isto razdoblje koja se temelji na analizi postojeće troškovne neučinkovitosti u pružanju rutnih usluga u zračnoj plovidbi.

(21) Trebalo bi uzeti u obzir i međuovisnost s drugim ključnim područjima performansi. Ciljeve performansi na razini Unije u području troškovne učinkovitosti za četvrto referentno razdoblje trebalo bi utvrditi na razini koja omogućuje potrebno poboljšanje operativnih performansi u ključnim područjima performansi povezanima s okolišem i kapacitetom. U tu je svrhu u četvrtom referentom razdoblju potrebno povećati troškove utvrđene na razini Unije u odnosu na treće referentno razdoblje kako bi se omogućila bolja kvaliteta usluga, uključujući mjere za ubrzavanje zapošljavanja i osposobljavanja kontrolora zračnog prometa i veća ulaganja u modernu tehnologiju.

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

([7]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/116 od 1. veljače 2021. o uspostavi Prvog zajedničkog projekta za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom predviđenog Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 409/2013 i stavljanju izvan snage Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 716/2014 (SL L 36, 2.2.2021., str. 10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Stopa povećanja godišnjih utvrđenih troškova u četvrtom referentnom razdoblju trebala bi ostati ispod predviđene stope rasta prometa kako bi se potaknulo daljnje poboljšanje troškovne učinkovitosti i ekonomija razmjera u pružanju usluga. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi iskoristiti sinergije koje proizlaze iz prekogranične suradnje i drugih strukturnih promjena u organizaciji i pružanju usluga. U razdoblju koje obuhvaća treće i četvrto referentno razdoblje dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi trebalo bi biti -1,0 % godišnje.

(23) Zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine neke države članice izgubile su znatan dio protoka zračnog prometa koji su tradicionalno obavljale. Promet se u četvrtom referentnom razdoblju i dalje smanjuje, a to znatno utječe na troškovnu učinkovitost pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u predmetnim državama članicama. Komisija je već u trećem referentnom razdoblju, u odlukama (EU) 2022/2423 ([8]) i (EU) 2022/2426 ([9]), utvrdila metodu kojom se uzimaju u obzir te izvanredne okolnosti u sklopu ocjenjivanja usklađenosti lokalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću s ciljevima performansi na razini Unije u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (c) Uredbe (EZ) br. 549/2004.

(24) Očekivano poboljšanje troškovne učinkovitosti u četvrtom referentnom razdoblju trebalo bi se izračunati na temelju polazne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak na razini Unije, koja se dobiva dijeljenjem polazne vrijednosti za utvrđene troškove na razini Unije sa STATFOR-ovim osnovnim predviđanjem prometa izraženim u jedinicama usluga za 2024. Polazna vrijednost za troškove utvrđene na razini Unije trebala bi se procijeniti na temelju najnovijih dostupnih podataka o stvarnim troškovima pružanja usluga u zračnoj plovidbi u trećem referentnom razdoblju, prilagođenih na temelju preliminarnih podataka o troškovima za 2024. dobivenih od država članica u lipnju 2023. i procjene razine troškova za 2024. koja proizlazi iz analize tijela za ocjenu performansi. Potrebno je uzeti u obzir predviđene varijacije u prometu u ostatku trećeg referentnog razdoblja i njihovu povezanost s troškovima.

(25) Kako bi se utvrdili pragovi upozorenja iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi, trebalo bi uzeti u obzir raspon predviđanja prometa u smislu jedinica rutnih usluga i IFR kretanja od niskog do visokog rasta na temelju predviđanja STATFOR-a pri Eurocontrolu. Dugo razdoblje do kraja 2029. na koje se odnose predviđanja obilježeno je određenom nesigurnosti, posebno u vezi s geopolitičkim rizicima, gospodarskim rastom i varijabilnosti prometnih tokova koji su zabilježeni u trećem referentnom razdoblju, kao i uspostavom gospodarskih veza s tržištima u nastajanju. Pragovi upozorenja trebali bi omogućiti razumnu razinu odstupanja u prometu u odnosu na STATFOR-ovo osnovno prometno predviđanje objavljeno u veljači 2024. i pritom državama članicama dati mogućnost da zatraže reviziju svojih planova performansi u slučaju da se stvarni promet razvije u skladu sa STATFOR-ovim predviđanjem viših vrijednosti ili STATFOR-ovim konzervativnim predviđanjem.

(26) 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 razinu inflacije.

(27) Odbor za jedinstveno nebo donio je negativno mišljenje. Smatralo se potrebnim donijeti provedbeni akt te je predsjednik odbora podnio nacrt provedbenog akta žalbenom odboru na daljnje razmatranje. Žalbeni odbor nije donio mišljenje,

([8]) Odluka Komisije (EU) 2022/2423 od 5. prosinca 2022. o usklađenosti ciljeva performansi iz revidiranog nacrta plana performansi, koji je Švedska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje (SL L 318, 12.12.2022., str. 116., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Odluka Komisije (EU) 2022/2426 od 5. prosinca 2022. o usklađenosti ciljeva performansi iz revidiranog nacrta plana performansi, koji je Latvija dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje (SL L 318, 12.12.2022., str. 147., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Područje primjene

Ovom se Odlukom utvrđuju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za četvrto referentno razdoblje koje obuhvaća pet kalendarskih godina od 2025. do 2029.

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 2029. moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje usluga, utvrđeni su kao sljedeće razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću, izražene kao razine provedbe u rasponu od A do D prema Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA):

(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 je definirano u točki 2.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, izražavaju se 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 smiju premašiti sljedeće postotke: 2,80 % u 2025., 2,75 % u 2026., 2,71 % u 2027., 2,68 % u 2028. i 2,66 % u 2029.

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, kako je definirano u točki 3.1. odjeljku 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, prosječna su kašnjenja na ruti u upravljanju protokom zračnog prometa („ATFM”) koja se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi i iznose maksimalno 0,9 minuta po letu 2025., 0,7 minuta po letu 2026., 0,6 minuta po letu 2027., 0,5 minuta po letu 2028. i 0,5 minuta po letu 2029.

Članak 5.

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

1. Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s troškovnom učinkovitošću, kako je definirano 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 -1,2 % u 2025., -1,2 % u 2026., -1,2 % u 2027., -1,2 % u 2028. i -1,2 % u 2029. Godišnja promjena izračunava se na temelju polazne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak utvrđene u stavku 3.

2. Polazna vrijednost utvrđenih troškova na razini Unije iznosi 7 100 000 000 EUR, izraženo u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022. („EUR2022”).

3. Polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi 55,07 EUR u EUR2022.

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 ili više ciljeva performansi navedenih u planovima performansi ako:

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

(b) stvarni promet kako ga je zabilježio Eurocontrol tijekom određene kalendarske godine odstupa od predviđanja prometa iz plana performansi donesenog 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 zatražiti reviziju jednog ili više ciljeva performansi navedenih u planovima performansi 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 (EU) 2019/123, 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 performansi 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 performansi ako referentna vrijednost iznosi 0,2 minute kašnjenja na ruti ATFM-a ili više.

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

(b) skupina B: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Cipra, Irske, Malte i Portugala;

(c) skupina C: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Bugarske, Hrvatske, Grčke, Mađarske, Slovačke, Slovenije i Rumunjske;

(d) skupina D: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Češke, Estonije, Latvije, Litve i Poljske;

(e) skupina E: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Austrije, Belgije, Luksemburga, Nizozemske i Švicarske;

(f) skupina F: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Danske, Finske, Norveške i Švedske.

Članak 8.

Stupanje na snagu

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

Sastavljeno u Bruxellesu 12. lipnja 2024.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN