Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2024/1688

17.6.2024

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2024/1688

z dne 12. junija 2024

o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) ter zlasti člena 11(3), točka (a), Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Podrobne zahteve glede sprejetja vseevropskih ciljev uspešnosti s strani Komisije na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti so določene v členu 9(3) in (4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([2]).

(2) V skladu s prvim pododstavkom člena 9(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je treba vseevropske cilje uspešnosti za četrto referenčno obdobje, ki zajema koledarska leta od 2025 do vključno 2029, sprejeti pred 1. junijem 2024, s čimer se državam članicam omogoči dovolj časa za pripravo načrtov izvedbe, ki bi jih bilo treba Komisiji predložiti v oceno do 1. oktobra 2024.

(3) Komisija je pri pripravi vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje objavila okvirne razpone vseevropskih ciljev uspešnosti za namene posvetovanja z zainteresiranimi stranmi iz člena 10(3) Uredbe (ES) št. 549/2004, drugimi ustreznimi osebami in organizacijami ter, v zvezi z varnostnimi vidiki, z Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Ti okvirni razponi vseevropskih ciljev uspešnosti so bili uradno določeni v Sklepu Komisije (EU) 2023/2481 ([3]) na podlagi priporočil, prejetih od organa za oceno uspešnosti, ki ga je Komisija imenovala v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004. Posvetovalne dejavnosti, ki jih je Komisija izvedla ob podpori organa za oceno uspešnosti o razponih vseevropskih ciljev uspešnosti, so vključevale srečanje deležnikov, ki je potekalo 8. novembra 2023, in spletno anketo, ki je bila odprta od 4. oktobra 2023 do 1. decembra 2023.

(4) Organ za oceno uspešnosti je marca 2024 Komisiji predložil končno poročilo o predlaganih vseevropskih ciljih uspešnosti za četrto referenčno obdobje. V tem poročilu so podrobno navedene predpostavke, utemeljitev in analiza, na katerih temeljijo predlagani cilji in z njimi povezane izhodiščne vrednosti, mejne vrednosti opozarjanja in primerjalne skupine. V poročilu so opisani tudi rezultati posvetovanja z zainteresiranimi stranmi iz uvodne izjave (3). Organ za oceno uspešnosti je v poročilu uporabil najnovejše predpostavke o prometu za četrto referenčno obdobje, ki jih je dala na voljo služba Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR).

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

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Sklep Komisije (EU) 2023/2481 z dne 10. novembra 2023 o določitvi okvirnih razponov vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje (2025–2029) (UL L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz tega sklepa so se upoštevali prispevki, prejeti od organa za oceno uspešnosti, upravitelja omrežja, Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu, nacionalnih nadzornih organov ter v posvetovanjih z deležniki.

(6) Ta sklep zajema geografsko področje uporabe načrta izvedbe in ureditev pristojbin, tj. države članice, Norveško in Švico. Vseevropski cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje in povezane izhodiščne vrednosti so bili določeni na podlagi osnovne napovedi prometa STATFOR, objavljene februarja 2024, kot je izražena v pravilih instrumentalnega letenja (IFR) in v enotah storitev. Glede na to napoved prometa na rutah bo na ravni celotne Unije leta 2024 predvidoma 9 552 000 premikov IFR in 128 933 200 enot storitev, leta 2025 9 787 000 premikov IFR in 133 040 200 enot storitev, leta 2026 10 004 000 premikov IFR in 136 927 200 enot storitev, leta 2027 10 209 000 premikov IFR in 140 566 200 enot storitev, leta 2028 10 430 000 premikov IFR in 144 385 200 enot storitev, leta 2029 pa 10 594 000 premikov IFR in 147 464 200 enot storitev.

(7) Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki se merijo kot raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, ki jo morajo doseči izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, certificirani za zagotavljanje služb zračnega prometa, bi morali zagotavljati varnostno uspešnost, ki presega minimalno skladnost z zahtevami glede sistemov varnostnega upravljanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Raven teh ciljev uspešnosti bi bilo treba določiti ob upoštevanju dejanske in ciljne uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti v tretjem referenčnem obdobju ter nadaljnjih izboljšav, potrebnih v četrtem referenčnem obdobju glede na najnovejši regulativni in operativni razvoj.

(8) Poleg tega bi bilo treba upoštevati soodvisnosti med ključnim področjem uspešnosti glede varnosti in drugimi ključnimi področji uspešnosti načrta izvedbe in ureditve pristojbin, pri čemer je treba upoštevati, da varnostno upravljanje deluje kot nadzorni mehanizem, ki zagotavlja, da so zunanji ali notranji dejavniki, ki vplivajo na varnost izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, ustrezno opredeljeni in obravnavani. Zato bi bilo treba posebno pozornost nameniti nadaljnji krepitvi zmogljivosti na področju obvladovanja varnostnih tveganj, za katere bi morala veljati ambicioznejša ciljna raven uspešnosti kot na drugih področjih varnostnega upravljanja, podobno kot v tretjem referenčnem obdobju.

(9) EASA je za četrto referenčno obdobje posodobila metodologijo, na kateri temelji merjenje ključnega kazalnika uspešnosti glede učinkovitosti varnostnega upravljanja. Namen prilagojene metodologije je zagotoviti uskladitev z ustreznimi dobrimi praksami industrije ob upoštevanju regulativnega in tehničnega razvoja. Zato so pogoji, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa za doseganje določenih ciljnih vrednosti za učinkovitost varnostnega upravljanja, opredeljenih kot „ravni izvajanja“ ter razvrščenih od A do D, v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem postali strožji. Zaradi navedenih sprememb vrednosti ciljev varnostne uspešnosti za tretje in četrto referenčno obdobje niso neposredno primerljive.

(10) Vseevropski cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, merjeni kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, bi morali odražati agendo Unije za zeleni dogovor. Unija je na podlagi Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]) sprejela pravni obveznosti, da najpozneje do leta 2050 doseže podnebno nevtralnost in da do leta 2030 zmanjša neto emisije toplogrednih plinov za najmanj 55 % v primerjavi z letom 1990. V ta namen bi morali vsi gospodarski sektorji, vključno z zračnim prometom, prispevati k potrebnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Za upravljanje zračnega prometa to pomeni, da bi bilo treba učinkovito obravnavati neučinkovitosti letov, ki povzročajo prekomerno porabo goriva in emisije toplogrednih plinov. To bi moralo vključevati tudi ublažitev neučinkovitosti zaradi dejavnikov, na katere izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne morejo vplivati, kot so vremenske razmere in ogrožena območja, zaprta za promet, in sicer z ustreznimi operativnimi ukrepi.

([4]) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Pri določanju ravni vseevropskih ciljev okoljske uspešnosti za četrto referenčno obdobje bi bilo treba upoštevati preteklo uspešnost, doseženo na navedenem ključnem področju uspešnosti, ocenjene koristi, ki izhajajo iz ukrepov iz načrta za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP) iz Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([5]), ter posledice ruske vojne agresije proti Ukrajini za tokove zračnega prometa v zračnem prostoru.

(12) Poleg tega bi bilo treba upoštevati soodvisnost ključnih področij uspešnosti glede okolja in glede zmogljivosti. Analiza organa za oceno uspešnosti kaže, da je uspešnost glede okolja in glede zmogljivosti tesno povezana. Zato ciljno usmerjene izboljšave horizontalne učinkovitosti letov v četrtem referenčnem obdobju od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa zahtevajo tudi, da učinkovito obravnavajo vsa obstoječa pomanjkanja zmogljivosti, ki omejujejo razpoložljivost zračnega prostora za uporabnike in vodijo do neoptimalnih trajektorij letenja, da bi se izognili preobremenjenim območjem.

(13) Glede na to, da se bodo operativni ukrepi, ki jih morajo sprejeti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, vključno s koristmi, ki izhajajo iz ukrepov, načrtovanih v okviru ERNIP, postopoma uresničili v četrtem referenčnem obdobju, in glede na napovedano rast prometa v četrtem referenčnem obdobju, ki bi lahko vplivala na kompleksnost operacij, bi bilo treba okoljsko uspešnost v četrtem referenčnem obdobju izboljšati s postopnim pristopom, pri čemer bi bilo treba upoštevati tudi posledice ruske vojne agresije proti Ukrajini za tokove zračnega prometa v nekaterih državah članicah.

(14) Glede na soodvisnost ključnih področij uspešnosti glede okolja in glede zmogljivosti iz uvodne izjave (12) ter glede na pomen zmanjšanja vpliva upravljanja zračnega prometa na okolje, da se podpre doseganje ciljev zelenega dogovora Unije, bi bilo treba vseevropske cilje uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje, merjene kot povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki jo je mogoče pripisati navigacijskim službam zračnega prometa, določiti na ravni, ki uporabnikom zagotavlja ustrezno raven kakovosti storitev.

(15) Vseevropski cilji glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje bi morali zlasti spodbujati hitro in učinkovito reševanje dolgotrajnega pomanjkanja zmogljivosti upravljanja zračnega prometa, s katerim se soočajo nekateri izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Take težave z zmogljivostjo so bile ugotovljene od drugega referenčnega obdobja (2015–2019) in so se ponovno pojavile po krizi zaradi COVID-19, ki je v številnih primerih povzročila znatno zmanjšanje ali prekinitev usposabljanja novih kontrolorjev zračnega prometa, tudi za centre območne kontrole, v katerih je bilo število kontrolorjev zračnega prometa zgodovinsko prenizko, da bi ustrezno zadovoljilo povpraševanje po prometu. Zato na nekaterih območjih Unije, zlasti v omejenem številu centrov območne kontrole na osrednjem območju Evrope, zmogljivost upravljanja zračnega prometa ni zadostovala za okrevanje zračnega prometa po resnem upadu prometa med pandemijo COVID-19.

(16) Poleg tega bi bilo treba upoštevati spremembe v prometu, ki so posledica ruske vojne agresije proti Ukrajini, ki so zaradi spremembe prometnih tokov povzročile znatno povečanje števila letov v nekaterih državah članicah. Ta položaj pomeni izziv za zadevne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki bodo morali upoštevati velik in naraščajoč obseg prometa tudi v četrtem referenčnem obdobju. Opažena zgostitev prometnih tokov na nekaterih območjih se še poslabšuje z zaprtjem nekaterih delov zračnega prostora za civilni zračni promet, ki jih nadzorujejo države članice v bližini meje z Ukrajino.

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Nazadnje bi bilo treba upoštevati ukrepe za povečanje zmogljivosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki so že bili vključeni v evropski načrt delovanja omrežja iz člena 9 Izvedbene uredbe (EU) 2019/123. Zadnja razpoložljiva izdaja načrta delovanja omrežja, ki zajema obdobje 2023–2027 ([6]), vključuje izboljšave zmogljivosti večine centrov območne kontrole, ki so zgodovinsko pomembno prispevali k zamudam pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah, vključno z izvajanjem najsodobnejših sistemov in naprednih orodij upravljanja zračnega prometa. Na podlagi razpoložljive analize bodo te naložbe v četrtem referenčnem obdobju znatno izboljšale uspešnost glede zmogljivosti v navedenih centrih območne kontrole. V četrtem referenčnem obdobju se posebne operativne koristi pričakujejo tudi od prvega skupnega projekta Skupnega podjetja SESAR iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/116 ([7]), ki se bo izvajal v časovnem okviru četrtega referenčnega obdobja, in sicer njegovega dela, ki zadeva funkcionalnosti upravljanja zračnega prometa.

(18) V skladu z načrtom delovanja omrežja iz uvodne izjave (17) se kljub temu pričakuje, da se bo več centrov območne kontrole soočalo z izzivi pri prilagajanju napovedanemu povpraševanju po prometu v prvih letih četrtega referenčnega obdobja, zlasti zaradi še vedno nezadostnega števila zaposlenih kontrolorjev zračnega prometa. Zadevni izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa bi morali sprejeti vse ukrepe, ki so jim na voljo, da bi obravnavali ugotovljene strukturne težave glede zmogljivosti in osebja ter čim bolj zmanjšali s tem povezane negativne učinke na uspešnost omrežja. Vseevropski cilji uspešnosti glede zmogljivosti temeljijo na predpostavki, da se do konca tretjega referenčnega obdobja doseže napredek pri odpravljanju pomanjkanja zmogljivosti in da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v četrtem referenčnem obdobju dajo na voljo znatno dodatno zmogljivost, pri čemer je poudarek na prvih letih.

(19) Kadar se država članica sooča z znatnim dodatnim prometom in znatnim povečanjem kompleksnosti operacij zaradi spremembe prometnih tokov, ki je posledica vojne v Ukrajini, kot je navedeno v uvodni izjavi (16), je zaradi teh razmer za zadevno državo članico težje doseči skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti glede zmogljivosti. Zato bi morala zadevna država članica v svojem osnutku načrta izvedbe predstaviti ustrezne informacije o operativnem učinku vojne v Ukrajini na svojega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, da bi Komisija lahko te okoliščine upoštevala pri ocenjevanju predlaganih lokalnih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje v zvezi z njihovo skladnostjo z vseevropskimi cilji uspešnosti glede zmogljivosti.

(20) Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za vsako leto referenčnega obdobja, izraženi kot odstotek, odražajo medletno spremembo povprečnih „ugotovljenih stroškov na enoto“ na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Predhodne podatke o stroških in prometu za četrto referenčno obdobje, ki so jih države članice predložile junija 2023, bi bilo treba uporabiti kot vhodne podatke za določanje ciljev na vseevropski ravni, skupaj z v prihodnost usmerjeno strokovno analizo stroškov četrtega referenčnega obdobja in morebitnimi izboljšavami stroškovne učinkovitosti, ki jih je organ za oceno uspešnosti ocenil za četrto referenčno obdobje, na podlagi analize obstoječih stroškovnih neučinkovitosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na rutah.

(21) Razmisliti bi bilo treba tudi o soodvisnostih z drugimi ključnimi področji uspešnosti. Vseevropske cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za četrto referenčno obdobje bi bilo treba določiti na ravni, ki bi okrepila potrebne izboljšave operativne uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja in glede zmogljivosti. V ta namen je treba v četrtem referenčnem obdobju ugotovljene stroške na vseevropski Unije v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem povečati, da se omogoči boljša kakovost storitev, vključno z ukrepi za pospešitev zaposlovanja in usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa ter povečanimi naložbami v sodobno tehnologijo.

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

([7]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/116 z dne 1. februarja 2021 o vzpostavitvi prvega skupnega projekta za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi iz Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 409/2013 in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 716/2014 (UL L 36, 2.2.2021, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Stopnja letnih povečanj ugotovljenih stroškov v četrtem referenčnem obdobju bi morala ostati pod napovedano stopnjo rasti prometa, da bi spodbudili nadaljnje izboljšave stroškovne učinkovitosti in ekonomije obsega pri zagotavljanju storitev. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa bi morali izkoristiti sinergije, ki so na voljo s čezmejnim sodelovanjem ter drugimi strukturnimi spremembami pri organizaciji in zagotavljanju storitev. V obdobju, ki zajema četrto in tretje referenčno obdobje, bi moral dolgoročni vseevropski trend ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na rutah znašati –1,0 % na leto.

(23) Nekatere države članice so zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini izgubile znaten delež tokov zračnega prometa, ki so jih tradicionalno upravljale. To zmanjšanje prometa se nadaljuje v četrtem referenčnem obdobju, kar znatno vpliva na stroškovno učinkovitost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa zadevnih držav članic. Komisija je že v tretjem referenčnem obdobju v sklepih (EU) 2022/2423 ([8]) in 2022/2426 ([9]) določila metodo za upoštevanje teh izjemnih okoliščin v okviru ocene skladnosti lokalnih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti z vseevropskimi cilji uspešnosti v skladu s členom 11(3)(c) Uredbe (ES) št. 549/2004.

(24) Pričakovano izboljšanje stroškovne učinkovitosti za četrto referenčno obdobje bi bilo treba izračunati na podlagi vseevropske izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto, ki se določi tako, da se izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na vseevropski ravni deli z napovedmi prometa STATFOR, izraženimi v enotah storitev, za leto 2024. Izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na vseevropski ravni bi bilo treba oceniti z uporabo najnovejših razpoložljivih podatkov o dejanskih stroških izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju, kot so bili prilagojeni na podlagi predhodnih podatkov o stroških za leto 2024, prejetih od držav članic junija 2023, in ocen ravni stroškov za leto 2024, ki izhajajo iz analize organa za oceno uspešnosti. Upoštevati bi bilo treba napovedane spremembe prometa v preostalem časovnem obdobju tretjega referenčnega obdobja in njihovo razmerje s stroški.

(25) Za določitev mejnih vrednosti opozarjanja, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe, bi bilo treba upoštevati razpone napovedi prometa v smislu enot storitev na rutah in premikov IFR, od nizke do visoke rasti na podlagi napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR). Dolgo obdobje, ki ga pokrivajo napovedi, tj. do konca leta 2029, vključuje nekaj negotovosti, zlasti v zvezi z geopolitičnimi tveganji, gospodarsko rastjo in spremenljivostjo prometnih tokov, kot je bilo ugotovljeno v tretjem referenčnem obdobju, ter razvojem gospodarskih vezi z nastajajočimi trgi. Mejne vrednosti opozarjanja bi morale omogočati razumno stopnjo nihanja prometa glede na osnovno napoved prometa STATFOR, objavljeno februarja 2024, hkrati pa državam članicam omogočati, da zahtevajo spremembo načrtov izvedbe, če bi se dejanski promet spreminjal bolj v skladu z visoko ali nizko napovedjo STATFOR.

(26) Poleg vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba določiti primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti. Pri določitvi teh skupin bi bilo treba upoštevati zapletenost zračnega prostora, ravni in spremembe prometa, življenjske stroške in stopnjo inflacije.

(27) Odbor za enotno evropsko nebo je podal negativno mnenje. Ker je bil potreben izvedbeni akt, je predsedujoči njegov osnutek predložil odboru za pritožbe v nadaljnjo obravnavo. Odbor za pritožbe ni podal mnenja –

([8]) Sklep Komisije (EU) 2022/2423 z dne 5. decembra 2022 o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v revidirani osnutek načrta izvedbe, ki ga je Švedska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje (UL L 318, 12.12.2022, str. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Sklep Komisije (EU) 2022/2426 z dne 5. decembra 2022 o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v revidirani osnutek načrta izvedbe, ki ga je Latvija predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje (UL L 318, 12.12.2022, str. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Področje uporabe

Ta sklep določa vseevropske cilje uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki zajema pet koledarskih let od leta 2025 do leta 2029.

Člen 2

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, kot so določeni v točki 1.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, ki jih morajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje storitev doseči do konca leta 2029, so določeni na naslednjih ravneh učinkovitosti varnostnega upravljanja, izraženi kot raven izvajanja, razvrščena od ravni A do ravni D, Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA):

(a) najmanj na ravni C za cilje varnostnega upravljanja „kultura varnosti“, „varnostna politika in cilji“, „zagotavljanje varnosti“ in „spodbujanje varnosti“;

(b) najmanj na ravni D za cilj varnostnega upravljanja „obvladovanje varnostnega tveganja“.

Člen 3

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, kot so določeni v točki 2.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, so izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo in izmerjeni kot povprečna dodatna preletena razdalja glede na razdaljo po velikem krogu ter ne presegajo naslednjih odstotkov: 2,80 % leta 2025, 2,75 % leta 2026, 2,71 % leta 2027, 2,68 % leta 2028 in 2,66 % leta 2029.

Člen 4

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, kot so določeni v točki 3.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, so povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa ter znaša največ 0,9 minute na let leta 2025, 0,7 minute na let leta 2026, 0,6 minute na let leta 2027, 0,5 minute na let leta 2028 in 0,5 minute na let leta 2029.

Člen 5

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

1. Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, kot so določeni v točki 4.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, so medletna sprememba povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti in znašajo –1,2 % za leto 2025, –1,2 % za leto 2026, –1,2 % za leto 2027, –1,2 % za leto 2028 ter –1,2 % za leto 2029. Medletna sprememba se izračuna od izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto iz odstavka 3.

2. Vseevropska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške se določi pri 7 100 000 000 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022 (EUR2022).

3. Vseevropska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto se določi pri 55,07 EUR v EUR2022.

Člen 6

Mejne vrednosti opozarjanja

1. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s členom 18(1), točka (a)(i), Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, kadar:

(a) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, za vsaj 10 % premikov po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) ali

(b) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, za vsaj 10 % enot storitev.

2. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s členom 18(1), točka (a)(i), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kadar sprememba referenčnih vrednosti zaradi sezonskih posodobitev načrta delovanja omrežja v skladu s členom 9(4), točka (a), in členom 9(8) Izvedbene uredbe (EU) 2019/123 v primerjavi z referenčnimi vrednostmi iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, znaša najmanj:

(a) 0,05 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, kadar je referenčna vrednost iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, krajša od 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ali

(b) 0,04 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, podaljšane za 5 % referenčne vrednosti iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, kadar referenčna vrednost znaša vsaj 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti.

Člen 7

Primerjalne skupine

Primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti se določijo na naslednji način:

(a) skupina A: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Francije, Nemčije, Italije in Španije;

(b) skupina B: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Cipra, Irske, Malte in Portugalske;

(c) skupina C: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Bolgarije, Hrvaške, Grčije, Madžarske, Slovaške, Slovenije in Romunije;

(d) skupina D: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Češke, Estonije, Latvije, Litve in Poljske;

(e) skupina E: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Avstrije, Belgije, Luksemburga, Nizozemske in Švice;

(f) skupina F: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Danske, Finske, Norveške in Švedske.

Člen 8

Začetek veljavnosti

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 12. junija 2024

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN