

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2019/903**ze dne 29. května 2019,****kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024****(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) Nařízení (ES) č. 549/2004 požaduje, aby Komise pro každé referenční období přijala v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů výkonnostní cíle na úrovni Unie. Prováděcí pravidla týkající se těchto cílů jsou stanovena prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/317 ⁽²⁾. Zejména čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2019/317 vyžaduje, aby Komise společně s výkonnostními cíli na úrovni Unie přijala tyto hodnoty: „základní hodnotu stanovených nákladů“ na úrovni Unie, „základní hodnotu pro stanovené jednotkové náklady“ na úrovni Unie, varovné prahové hodnoty, po jejichž překročení členské státy mohou požadovat revizi výkonnostních cílů obsažených v plánech výkonnosti, jakož i srovnávacích skupin poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím. Určení stanovených nákladů se zakládá na článku 15 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ⁽³⁾.
- (2) Výkonnostní cíle na úrovni Unie pro třetí referenční období (dále jen „RP3“), které pokrývá kalendářní roky 2020 až 2024 včetně, základní hodnoty, výstražné prahové hodnoty a srovnávací skupiny by měly být stanoveny před 1. červnem 2019, což umožní připravit plány výkonnosti, které by měly být Komisi předloženy k posouzení do 1. října 2019.
- (3) Dne 16. prosince 2016 Komise v souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a s prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2016/2296 ⁽⁴⁾ určila orgán pro kontrolu výkonnosti jednotného evropského nebe, aby jí byl nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti.
- (4) S cílem usnadnit přijetí výkonnostních cílů na úrovni Unie v RP3 provedl orgán pro kontrolu výkonnosti jménem Komise v období od 20. června 2018 do 16. ledna 2019 konzultaci se zúčastněnými stranami. Do této konzultace byly zahrnuty všechny zúčastněné strany uvedené v čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004, včetně uživatelů vzdušného prostoru, poskytovatelů letových navigačních služeb a subjektů zastupujících profesní zaměstnance, pro orientační rozsahy výkonnostních cílových hodnot a pro přístup a metodiku stanovování výkonnostních cílů, jakož i pro další hodnoty.
- (5) Orgán pro kontrolu výkonnosti předložil Komisi svou závěrečnou zprávu dne 22. února 2019. Tato zpráva zohledňuje změny zavedené prováděcím nařízením (EU) 2019/317, příslušné připomínky zúčastněných stran a nejnovější statistiky a prognózy pro RP3, které zveřejnily útvar organizace Eurocontrol pro statistiku a prognózu („STATFOR“) a Ústřední kancelář pro letové poplatky. Ve zprávě orgánu pro kontrolu výkonnosti jsou uvedeny předpoklady a odůvodnění, na základě kterých byly stanoveny navrhované cíle, základní hodnoty, varovné prahové hodnoty a srovnávací skupiny.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽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).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁽⁴⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/2296 ze dne 16. prosince 2016, kterým se vytváří nezávislá skupina odborníků ustavená jako orgán pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 92).

- (6) Výkonnostní cíle na úrovni Unie stanovené v tomto rozhodnutí zohledňují informace získané od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru, Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) a vnitrostátních orgánů dohledu. Komise rovněž v lednu a únoru 2019 uspořádala setkání a výměny s členskými státy, vnitrostátními orgány dohledu, manažerem struktury vzdušného prostoru a orgánem pro kontrolu výkonnosti, jejichž cílem bylo sdílet nejnovější informace týkající se stanovení cílů výkonnosti. Během těchto diskusí byly členské státy vyzvány, aby aktualizovaly původní údaje o nákladech a informace o prognózách objemu přepravy. Výkonnostní cíle stanovené v tomto rozhodnutí tyto informace zohledňují.
- (7) Výkonnostní cíle na úrovni Unie a základní hodnoty vycházejí z údajů týkajících se zeměpisné působnosti členských států, Norska a Švýcarska a z prognózy provozu na trati vyjádřené v pohybech IFR („Instrument Flight Rules“) a ve výkonových jednotkách založených na základní prognóze STATFOR organizace Eurocontrol ze dne 18. února 2019. Tato prognóza provozu na trati odpovídá 10 534 000 IFR pohybům a 139 141 000 výkonovým jednotkám v roce 2019, 10 824 000 IFR pohybům a 143 878 000 výkonovým jednotkám v roce 2020, 10 996 000 IFR pohybům a 146 980 000 výkonovým jednotkám v roce 2021, 11 191 000 IFR pohybům a 150 398 000 výkonovým jednotkám v roce 2022, 11 355 000 IFR pohybům a 153 368 000 výkonovým jednotkám v roce 2023 a 11 523 000 IFR pohybům a 156 359 000 výkonovým jednotkám v roce 2024.
- (8) Stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie by mělo zohledňovat ekonomické, bezpečnostní, environmentální a provozní aspekty. Je třeba zajistit rovnováhu, která zajistí, aby nevýhody či kombinace nevýhod nepřevážily nad očekávanými přínosy. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v RP3 by proto měly zohledňovat vzájemnou závislost a kompromisy mezi klíčovými oblastmi výkonnosti. Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů a kapacity by měly zohlednit vztah mezi náklady na zajištění dodatečné kapacity a zlepšením, které mohou tyto náklady přinést. Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí by měly zohlednit skutečnost, že provozní opatření uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“), jejichž cílem je minimalizovat spotřebu paliva, a tudíž snížit emise, nelze vždy v praxi uplatňovat. Důvodem jsou provozní omezení týkající se zejména bezpečného rozstupu letadel a dostupné kapacity ATM. Konečně výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti by měly rovněž zohledňovat skutečnost, že poskytování letových navigačních služeb bezpečným způsobem je prvořadým cílem a že bezpečnost by měla být plně začleněna do plánování činnosti poskytovatelů letových navigačních služeb.
- (9) Výkonnostní cíle na úrovni Unie stanovené v tomto rozhodnutí odrážejí ambice pro výkonnost sítě jako celku. V souladu s články 14 a 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise při posuzování soudržnosti vnitrostátních výkonnostních cílů a výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB) obsažených v návrzích plánů výkonnosti s výkonnostními cíli na úrovni Unie obsaženými v tomto rozhodnutí přihlíží k místním okolnostem.
- (10) Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, vypracované ve spolupráci s agenturou EASA, by měly být měřeny jako minimální úroveň účinnosti řízení bezpečnosti, které má být dosaženo poskytovateli letových navigačních služeb s osvědčením pro poskytování letových provozních služeb. Tyto výkonnostní cíle by měly přihlížet ke skutečné i plánované výkonnosti v druhém referenčním období a jít nad rámec minimálních požadavků na prvky systému zajišťování bezpečnosti. Komise dále agenturu EASA pověřila, aby aktualizovala podklady pro soulad a poradenské materiály, aby mohla monitorovat a zajišťovat správné provádění bezpečnostních ukazatelů stanovených v příloze I oddíle 1 bodě 1 a v příloze I oddíle 2 bodě 1 prováděcí nařízení (EU) 2019/317. V důsledku toho je rámec používaný k měření úrovně účinnosti řízení bezpečnosti přísnější než v druhém referenčním období, což se odráží v přístupu přijatém ke stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti pro RP3. Tyto cíle by měly rovněž zohlednit dopady změn v oblasti ATM na řízení bezpečnosti, podpořené prováděním projektů SESAR uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004, a to zaměřením se na cíle zajištění bezpečnosti a řízení rizik v oblasti bezpečnosti.
- (11) Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, měřené pomocí průměrné horizontální efektivity skutečné dráhy letu traťových letů, by měly zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou během druhého referenčního období, opatření provedená za účelem optimalizace ATM a příslušné vstupy od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru a vnitrostátních dozorových orgánů.

- (12) Dopad letecké dopravy na životní prostředí se vzhledem k nárůstu počtu letů během druhého referenčního období zvyšuje, avšak pomaleji, než se předpokládalo. Emise CO₂ nad rámec nutnosti gate-to-gate pohybu, způsobené neefektivním ATM, vypočítané na základě srovnání skutečných trajektorií s optimálními trajektoriemi všech evropských letů, zůstaly v posledních šesti letech navzdory zvýšenému počtu letů díky optimalizaci ATM v oblasti návrhu, plánování, plynulosti a řízení kapacity ATM Unijní síť přibližně na úrovni 6 %. Horizontální neefektivnost traťových letů celkově klesá a očekává se, že výkonnostní cíl stanovený pro druhé referenční období bude splněn.
- (13) Zlepšení klíčové oblasti výkonnosti v oblasti životního prostředí vychází především ze zavádění vzdušného prostoru volných tras (dále jen „FRA“), který umožňuje kratší trasy a účinnější využívání evropského vzdušného prostoru. Očekává se, že FRA bude do konce roku 2019 zaveden ve většině evropského vzdušného prostoru, do konce roku 2022 pak bude zaveden v celém. Spolu s postupným prováděním činností týkajících se přeshraničních volných tras to může vést k přímějším směrování a ke snížení počtu proletěných námořních mil a emisí způsobených leteckou dopravou, a tím podpořit udržitelné snižování uhlíkové náročnosti letectví. Toto postupné zavádění proto odůvodňuje zlepšení horizontální účinnosti traťových letů do roku 2022. Po roce 2022 by horizontální efektivita traťových letů měla zůstat stabilní. Z v současné době očekávaných opatření a vzhledem k tomu, že jsou letadla nucena vyhýbat se stále častějšímu nepříznivému počasí a nebezpečným oblastem a k tomu, že ATM musí zajistit minimální odstup mezi letadly, neočekává se, že by se horizontální účinnost letových letů v letech 2023 a 2024 dále zlepšila.
- (14) Výkonnostní cíl na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřený jako průměrná míra zpoždění na trati pro účely uspořádání toku letového provozu („ATFM“) v minutách na let, který lze přičíst letovým navigačním službám, by měl zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou během druhého referenčního období a relevantní informace od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru a vnitrostátních dozorových orgánů.
- (15) Jak dokládá manažer struktury vzdušného prostoru, objem letecké dopravy v Evropě v průběhu druhého referenčního období výrazně vzrostl a nyní je na nejvyšší úrovni v historii. Množství pohybů IFR vzrostlo během prvních čtyř let druhého referenčního období o 13 % a průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM se zvýšilo z 0,73 minuty na let v roce 2015 na 1,73 minuty na let v roce 2018, což představuje 137 % nárůst zpoždění. V některých oblastech Unie, zejména v omezeném počtu oblastních středisek řízení v centrální části Evropy a v přilehlých oblastech ve střední Evropě, nebyla kapacita ATM pro tento nárůst dopravy dostatečná. Více než polovina celkového zpoždění na trati způsobeného ATFM v důsledku nedostatečné kapacity řízení letového provozu (ATC) a počtu zaměstnanců v Evropě pochází z pěti oblastních středisek řízení, přičemž některá z těchto středisek nedodržela plány kapacity schválené v operačním plánu sítě („NOP“). Toto vedlo k nedosažení výkonnostního cíle na úrovni Unie požadujícího v druhém referenčním období hodnotu průměrného ATFM zpoždění do 0,5 minuty na let.
- (16) S ohledem na prognózu dopravy pro RP3 bude podle manažera struktury vzdušného prostoru a orgánu pro kontrolu výkonnosti většina poskytovatelů letových navigačních služeb schopna požadavky na kapacitu pro RP3 plnit. Podle informací předaných vnitrostátními dozorovými orgány se však předpokládá, že kvalita služeb navržená poskytovateli letových navigačních služeb v NOP zůstane u některých oblastních kontrolních středisek vzhledem k neadekvátnímu stavu počtu zaměstnanců problematická, zejména pak v prvních třech letech RP3. V důsledku toho pak lze očekávat dosažení celosystémového optimálního zpoždění z důvodů ATFM v délce 0,5 minuty na let až na konci RP3. Za účelem řešení nedostatku kapacity a ke splnění cílů stanovených v tomto rozhodnutí manažer struktury vzdušného prostoru a orgán pro kontrolu výkonnosti doporučují, aby poskytovatelé letových navigačních služeb přijali zvláštní opatření na úrovni oblastních kontrolních středisek.
- (17) Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů na každý rok referenčního období by měly být vyjádřeny v procentech, odrážejících meziroční změnu průměrných stanovených jednotkových nákladů („DUC“) v celé Unii pro traťové navigační služby. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů by měly zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou v prvním a druhém referenčním období a relevantní informace od orgánu pro kontrolu výkonnosti a vnitrostátních orgánů dohledu.

- (18) Na úrovni Unie zůstávají od začátku prvního referenčního období v roce 2012 skutečné náklady na traťové navigační služby vyjádřené v eurových cenách roku 2017 i přes významné zvýšení provozu na stejné úrovni. Skutečné náklady za první tři roky druhého referenčního období jsou nižší než odpovídající stanovené náklady. V důsledku toho byl celkový přebytek poskytovatelů letových navigačních služeb na úrovni Unie vyšší, než se plánovalo. To spolu s analýzou vypracovanou orgánem pro kontrolu výkonnosti naznačuje, že většina poskytovatelů letových navigačních služeb může dosáhnout dalších zlepšení v oblasti efektivity nákladů v období RP3 a zároveň řešit kapacitní potřeby. Zároveň se v posledních letech výrazně zvýšilo zpoždění z důvodů ATFM, což může naznačovat, že během druhého referenčního období do sítě nebylo investováno dostatečné množství zdrojů. Cíle týkající se efektivity nákladů na RP3 by se měly zaměřit na zlepšení efektivity nákladů a zároveň zajistit, aby tato zlepšení nebyla na úkor zajištění dostatečné kapacity.
- (19) Uživatelé vzdušného prostoru vyjádřili obavy ohledně zrušených nebo zpožděných investičních projektů s cílem zajistit nezbytnou kapacitu. Náklady plynoucí z těchto projektů byly často částečně nebo zcela zahrnuty do stanovených nákladů na předchozí referenční období, a byly tudíž zahrnuty do poplatků. Pokud by poskytovatelé letových navigačních služeb dosáhli části svého přebytku v důsledku neprovedení nebo zpoždění provedení nezbytných investic, mohly by tyto přebytky sloužit k financování nezbytných investic v průběhu RP3, nebyly-li vyplaceny jako dividendy akcionářům nebo státnímu rozpočtu. Při stanovování úrokových sazeb za účelem výpočtu kapitálových nákladů by poskytovatelé letových navigačních služeb měli dále zohlednit omezení rizik pro poskytovatele letových navigačních služeb v rámci mechanismů sdílení rizika provozu a nákladů a obecně příznivé podmínky financování.
- (20) Očekávané zlepšení efektivity nákladů u RP3 by mělo být vypočteno na základě základní hodnoty stanovených jednotkových nákladů na úrovni Unie, která se odvodí vydělením základní hodnoty pro stanovené náklady prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách na rok 2019. Základní hodnota pro stanovené náklady na úrovni Unie se odhaduje na základě skutečných nákladů za roky 2015, 2016 a 2017 pomocí lineární regresní analýzy a upravuje se s ohledem na nejnovější dostupné odhady nákladů, změny provozu a jejich vztah k nákladům.
- (21) Stanovené náklady na úrovni Unie pro ukazatele RP3 by se během RP3 měly jen mírně zvýšit nad úroveň základní hodnoty stanovených nákladů. Toto je odůvodněné v zájmu zlepšení kvality služeb, zejména řešením nedostatku kapacit v evropském vzdušném prostoru. V období zahrnujícím RP2 i RP3 by meziroční změna průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni Unie měla činit -2,7 % za rok.
- (22) Kromě výkonnostních cílů na úrovni Unie by měly být stanoveny také varovné prahové hodnoty, při jejichž překročení mohou členské státy požadovat revizi výkonnostních cílů obsažených v plánech výkonnosti. Prováděcí nařízení (EU) 2019/317 stanoví tři různé druhy prahových hodnot na základě následujících parametrů: odchylky skutečného provozu od předpokládaného provozu v průběhu daného kalendářního roku vyjádřené v procentech pohybů IFR, odchylky skutečného provozu od předpokládaného provozu za daný kalendářní rok vyjádřené v procentech výkonových jednotek a změny referenčních hodnot v důsledku sezónních aktualizací NOP. Změny faktorů ovlivňujících tyto výstražné prahové hodnoty mohou mít významný dopad na poskytování letových navigačních služeb, a to jak na straně skutečných příjmů, tak i podle očekávání z hlediska zajišťování kapacity.
- (23) Pro stanovení výstražných prahových hodnot je třeba vzít v úvahu rozpětí předpokládaného provozu vyjádřené ve výkonových traťových jednotkách a pohybech IFR, od nízkého po vysoký růst na základě odhadů STATFOR organizace Eurocontrol. Dlouhodobá prognóza do konce roku 2024 zahrnuje určitou míru nejistoty, zejména s ohledem na hospodářský růst, záměr Spojeného království vystoupit z Unie, geopolitická rizika, která mohou vést k uzavření vzdušného prostoru, a proměnlivost v dopravních tocích, jak se ukázalo během druhého referenčního období, jakož i vývoj hospodářských vazeb s rozvíjejícími se trhy. Tato rizika jsou v prognózách zohledněna na základě informací dostupných do února 2019. Hospodářský výhled je však i nadále nejistý a váha rizika je velmi proměnlivá.
- (24) Kromě výkonnostních cílů na úrovni Unie 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 dopravy, životní náklady a mzdové náklady na řízení letového provozu každého poskytovatele letových navigačních služeb.

- (25) Hodnoty výkonnostních cílů na úrovni Unie a varovných prahových hodnot stanovené v okamžiku přijetí tohoto prováděcího rozhodnutí by se neměly měnit, a to ani v případě, že se právo Unie přestane na Spojené království uplatňovat později a nevstoupí v platnost žádná dohoda o vystoupení. Ve skutečnosti by tato možná událost na stanovení těchto hodnot neměla podstatný vliv. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti jsou stanoveny na základě faktorů, které jsou nezávislé na počtu členských států. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí závisí na trajektoriích, ale zda tyto trajektorie zahrnují pouze vzdušný prostor členských států nebo i třetích zemí, není relevantní. Pokud jde o výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů, výpočty ukázaly, že dopad vystoupení Spojeného království z Unie by byl zanedbatelný, a proto by v případě obou scénářů nebyly u těchto cílů nutné žádné změny. Základní hodnota stanovených nákladů, základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady a srovnávací skupiny by však měly záviset na tom, zda se na Spojené království v den vstupu tohoto prováděcího rozhodnutí v platnost použijí právní předpisy Unie nebo dohoda o vystoupení, nebo zda se nenaplní ani jeden z těchto scénářů.
- (26) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto rozhodnutí se použije na třetí referenční období uvedené v článku 7 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Článek 2

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, jak je uvedeno v bodě 1.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jichž má být poskytovateli letových navigačních služeb s osvědčením pro poskytování služeb dosaženo do konce roku 2024, jsou stanoveny na níže uvedených úrovních účinnosti řízení bezpečnosti:

- a) alespoň na úroveň C, pokud jde o cíle řízení bezpečnosti, „kultura bezpečnosti“, „bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti“, „zajištění bezpečnosti“ a „prosazování bezpečnosti“;
- b) alespoň na úroveň D v rámci cíle řízení bezpečnosti „řízení bezpečnostních rizik“.

Článek 3

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

Výkonnostní cíle na úrovni Unie 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 skutečné dráhy letu v rámci traťových letů, měřená jako průměrná dodatečná dosažená vzdálenost v porovnání s celkovou vzdušnou vzdáleností mezi místem počátku a místem určení letu, a nesmí překročit tyto procentní podíly: 2,53 % v roce 2020, 2,47 % v roce 2021, 2,40 % v roce 2022, 2,40 % v roce 2023 a 2,40 % v roce 2024.

Článek 4

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, v souladu s bodem 3.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jsou stanoveny jako průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM, které lze přičíst letovým navigačním službám v délce maximálně 0,9 minuty na let v roce 2020, 0,9 minuty na let v roce 2021, 0,7 minuty na let v roce 2022, 0,5 minuty na let v roce 2023 a 0,5 minuty na let v roce 2024.

Článek 5

Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonosti týkající se efektivity nákladů

1. Výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčové oblasti výkonosti 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 -1,9 % pro rok 2020, -1,9 % pro rok 2021, -1,9 % pro rok 2022, -1,9 % pro rok 2023 a -1,9 % pro rok 2024. Meziroční změna se počítá počínaje základní hodnotou pro stanovené jednotkové náklady podle odstavce 3.
2. Základní hodnota pro stanovené náklady se stanoví takto:
 - a) 6 245 065 000 EUR v eurových cenách roku 2017 v případě, že se právo Unie přestane vztahovat na Spojené království k určitému datu před dnem vstupu tohoto prováděcího rozhodnutí v platnost, a pokud k tomuto dni nevstoupila v platnost žádná dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím:
 - b) 7 047 092 000 EUR v eurových cenách roku 2017 ve všech ostatních případech.
3. Základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady se stanoví takto:
 - a) 49,29 EUR v eurových cenách roku 2017 v případě, že se právo Unie přestane vztahovat na Spojené království k určitému datu před dnem vstupu tohoto prováděcího rozhodnutí v platnost, a pokud k tomuto dni nevstoupila v platnost žádná dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím:
 - b) 50,65 EUR v eurových cenách roku 2017 ve všech ostatních případech.

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 výkonosti, pokud:
 - a) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od předpokládaného provozu uvedeného v plánu výkonosti přijatém v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za daný kalendářní rok alespoň o 10 % pohybů IFR;
 - b) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od předpokládaného provozu uvedeného v plánu výkonosti 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 přezkum jednoho nebo více výkonnostních cílů uvedených v plánech výkonosti, pokud je změna referenčních hodnot v důsledku sezónních aktualizací NOP v souladu s čl. 9 odst. 4 písm. a) a čl. 9 odst. 8 prováděcího nařízení (EU) 2019/123⁽⁵⁾ v porovnání s referenčními hodnotami z poslední verze NOP dostupných v době vypracování plánu výkonosti alespoň:
 - a) 0,05 minuty zpoždění z důvodů ATFM, pokud je referenční hodnota z poslední verze NOP dostupné v době vypracování plánu výkonosti nižší než 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM; nebo
 - b) 0,04 minuty zpoždění z důvodů ATFM zvýšené o 5 % referenční hodnoty z poslední verze NOP dostupné v době vypracování plánu výkonosti, je-li referenční hodnota rovna 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, nebo je-li vyšší;

⁽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).

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 budou stanoveny následovně:

- a) v případě, že se právo Unie přestane vztahovat na Spojené království k určitému datu před dnem vstupu tohoto prováděcího rozhodnutí v platnost, a pokud k tomuto dni nevstoupila v platnost žádná dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím:
- i) skupina A: poskytovatelé letových navigačních služeb v Německu, Francii, Španělsku a Itálii;
 - ii) skupina B: poskytovatelé letových navigačních služeb v Norsku, Švédsku, Dánsku, Finsku a Irsku;
 - iii) skupina C: poskytovatelé letových navigačních služeb v Česku, Chorvatsku, Slovinsku, Maďarsku, na Slovensku, Bulharsku, Polsku, Rumunsku a Portugalsku;
 - iv) Skupina D: poskytovatelé letových navigačních služeb na Kypru, Maltě, v Estonsku, Lotyšsku, Litvě a Řecku;
 - v) Skupina E: poskytovatelé letových navigačních služeb v Rakousku, Švýcarsku, Belgii-Lucembursku a v Nizozemsku;
- b) ve všech ostatních případech:
- i) skupina A: poskytovatelé letových navigačních služeb v Německu, Spojeném království, Francii, Španělsku a Itálii;
 - ii) skupina B: poskytovatelé letových navigačních služeb v Norsku, Švédsku, Dánsku, Finsku a Irsku;
 - iii) skupina C: poskytovatelé letových navigačních služeb v Česku, Chorvatsku, Slovinsku, Maďarsku, na Slovensku, Bulharsku, Polsku, Rumunsku a Portugalsku;
 - iv) Skupina D: poskytovatelé letových navigačních služeb na Kypru, Maltě, v Estonsku, Lotyšsku, Litvě a Řecku;
 - v) Skupina E: poskytovatelé letových navigačních služeb v Rakousku, Švýcarsku, Belgii-Lucembursku a v Nizozemsku.

Článek 8

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

V Bruselu dne 29. května 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
