

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/776**z 13. apríla 2022****o súlade cieľov výkonnosti uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Španielsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie***[oznámené pod číslom C(2022) 2300]***(Iba španielske znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámčové nariadenie) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c) prvý pododsek,so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

- (1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 sa má zriadiť systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Okrem toho podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú členské štáty vypracovať záväzné ciele výkonnosti pre každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto ciele výkonnosti musia byť v súlade s celoúijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie. Súlad navrhovaných cieľov výkonnosti v návrhoch plánov výkonnosti vypracovaných členskými štátmi s celoúijnými cieľmi výkonnosti posudzuje Komisia na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (2) Tieto ciele výkonnosti musia byť v súlade s celoúijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie. Súlad navrhovaných cieľov výkonnosti v návrhoch plánov výkonnosti s celoúijnými cieľmi výkonnosti posudzuje Komisia na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (3) Vypuknutie pandémie COVID-19 malo od prvého štvrtroka kalendárneho roka 2020 výrazný vplyv na odvetvie leteckej dopravy a výrazne znížilo objem leteckej prevádzky v porovnaní s úrovňami pred vypuknutím pandémie, a to v dôsledku opatrení prijatých členskými štátmi a tretími krajinami na zamedzenie šírenia tejto pandémie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1).

- (4) Celoúijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 ⁽³⁾. Keďže dané celoúijné ciele výkonnosti a návrhy plánov výkonnosti na RO3, ktoré následne predložili členské štáty, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19, nemohli sa v nich zohľadniť výsledné výrazne zmenené okolnosti v leteckej doprave.
- (5) V reakcii na vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie leteckých navigačných služieb boli vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1627 stanovené na RO3 mimoriadne opatrenia, ktoré sa odchyľujú od ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 ⁽⁴⁾. Podľa článku 2 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627 Komisia 2. júna 2021 prijala vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 ⁽⁵⁾, ktorým sa stanovujú revidované celoúijné ciele výkonnosti na RO3.
- (6) Komisia poznamenáva, že v základnej prognóze objemu dopravy, ktorú pripravil útvar Eurocontrolu pre štatistiku a prognózy (STATFOR) v októbri 2021, sa predpokladá, že letecká prevádzka na úrovni Únie dosiahne v priebehu roka 2023 úroveň pred pandémiou a v roku 2024 túto úroveň prekročí. Úroveň neistoty v súvislosti s vývojom objemu dopravy však zostáva pomerne vysoká z dôvodu rizík súvisiacich s vývojom epidemiologickej situácie týkajúcej sa ochorenia COVID-19. Komisia takisto poznamenáva, že je pravdepodobné, že oživenie dopravy v jednotlivých členských štátoch bude nerovnomerné.
- (7) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované miestne ciele výkonnosti na RO3, ktoré boli predložené Komisii na posúdenie do 1. októbra 2021. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 17. novembra 2021. Posúdenie Komisie uvedené v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Španielsko.
- (8) Orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu obsahujúcu odporúčania k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti na RO3.
- (9) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad výkonnosti na miestnej úrovni, ktoré navrhlo Španielsko, na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Posúdenie jednotlivých kľúčových oblastí výkonnosti a s nimi súvisiacich cieľov výkonnosti Komisia doplnila o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu v navrhovanom pláne výkonnosti.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

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

⁽³⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celoúijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024 (Ú. v. EÚ L 144, 3.6.2019, s. 49).

⁽⁴⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1627 z 3. novembra 2020 o mimoriadnych opatreniach na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba v dôsledku pandémie COVID-19 (Ú. v. EÚ L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 z 2. júna 2021, ktorým sa stanovujú revidované celoúijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) a ktorým sa ruší vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903 (Ú. v. EÚ L 195, 3.6.2021, s. 3).

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

Španielsko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti, vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa agentúry EASA				
Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C

- (12) Pokiaľ ide o návrh cieľov v oblasti bezpečnosti, ktorý Španielsko predložilo poskytovateľom leteckých navigačných služieb (ENAIRES a FERRONATS), Komisia zistila, že dosiahnutie úrovne celouijného cieľa výkonnosti, pokiaľ ide o „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, je naplánované na rok 2024, zatiaľ čo v prípade ostatných „cieľov riadenia bezpečnosti“ dosahujú miestne ciele výkonnosti úroveň celouijného cieľa výkonnosti za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.
- (13) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Španielsko, sa stanovujú opatrenia pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je posilnenie kultúry spravodlivosti a vykonávanie strategického plánu *Digital Sky* na modernizáciu komunikačných, navigačných a prehľadových služieb spoločnosti ENAIRES, ako aj pokrok v kultúre bezpečnosti a zlepšenie auditu systémov riadenia bezpečnosti a prieskumov spoločnosti FERRONATS.
- (14) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (12) a (13) a vzhľadom na to, že celouijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO3, konkrétne do roku 2024, mali by sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Španielska posúdiť ako ciele, ktoré sú v súlade s celouijnými cieľmi výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť.

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

- (15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov Španielska v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Španielska porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“), ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celouijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (16) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celouijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. Od členských štátov sa teda nevyžadovalo, aby v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 revidovali svoje miestne ciele výkonnosti na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na životné prostredie mal posúdiť s príslušnými celouijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

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

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Španielska v oblasti životného prostredia , vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Referenčné hodnoty pre Španielsko	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

- (18) Komisia konštatuje, že navrhované environmentálne ciele, ktoré predložilo Španielsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.
- (19) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Španielsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú niekoľko vylepšení traťovej siete, zmeny sektorov v riadiacom oblastnom centre (ACC) Kanárskych ostrovov, reorganizáciu koncovej riadenej oblasti v Madride a Palme, ako aj opatrenia na zlepšenie cezhraničnej spolupráce.
- (20) Komisia ďalej poznamenáva, že Španielsko už zaviedlo vzdušný priestor s voľnými traťami (FRA) v sektoroch madridskej letovej informačnej oblasti Santiago a Astúria (projekt FRASAI) a iniciovalo niekoľko projektov na realizáciu FRA (napr. HISPAFRA).
- (21) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (18) až (20) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Španielska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (22) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov Španielska v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Španielska porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celouúijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (23) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celouúijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. Od členských štátov sa teda nevyžadovalo, aby v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 revidovali svoje miestne ciele výkonnosti na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na kapacitu mal posúdiť s príslušnými celouúijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.
- (24) Navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Španielsko na RO3, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Španielska v oblasti trafovej kapacity , vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,12	0,20	0,19	0,19
Referenčné hodnoty pre Španielsko	0,12	0,20	0,19	0,19

- (25) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Španielsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.
- (26) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Španielsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo celý rad opatrení na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti trafovej kapacity. Medzi tieto opatrenia patrí komplexná modernizácia systému manažmentu letovej prevádzky, zvýšenie sektorových kapacít, optimalizácia priletov, nábor riadiacich letovej prevádzky (ATCO) s cieľom nahradiť pracovníkov, ktorí odchádzajú do dôchodku, ako aj zvýšenie efektívnosti v rozvrhu služieb ATCO.
- (27) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (25) a (26) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Španielska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

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

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

- (29) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov Španielska týkajúcich sa stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na trafové letecké navigačné služby posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO3, dlhodobého vývoja DUC počas druhého referenčného obdobia (ďalej len „RO2“) a RO3 (2015 – 2024) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.
- (30) Posudzovanie trafových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti. Doplnilo sa o preskúmanie kľúčových faktorov a parametrov, o ktoré sa tieto ciele opierajú, ako sa uvádza v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (31) Navrhované trafové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Španielsko pre zóny spoplatňovania kontinentálneho Španielska a Španielska – Kanárskych ostrovov na RO3 sú:

Trafové zóny spoplatňovania v Španielsku	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované trafové ciele kontinentálneho Španielska v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené trafové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR

Navrhované traťové ciele Španielska – Kanárskych ostrovov v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR
--	------------------	------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

- (32) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj španielskych traťových DUC v RO3 na úrovni zón spoplatňovania kontinentálneho Španielska (-1,9 %) a Španielska – Kanárskych ostrovov (+ 0,7 %) v oboch prípadoch prekonáva celoulinný vývoj +1,0 % počas rovnakého obdobia.
- (33) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj španielskych traťových DUC v RO2 a RO3 na úrovni zón spoplatňovania kontinentálneho Španielska (-4,0 %) a Španielska – Kanárskych ostrovov (-2,9 %) v oboch prípadoch prekonáva dlhodobý celoulinný vývoj -1,3 % počas rovnakého obdobia.
- (34) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že španielska priemerná východisková hodnota pre DUC zón spoplatňovania kontinentálneho Španielska a Španielska – Kanárskych ostrovov 52,11 EUR v reálnych cenách z roku 2017 (ďalej len „EUR2017“) je o 17,2 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 62,97 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Španielska sú počas celého RO3 výrazne pod priemernou úrovňou porovnávacej skupiny, pričom na rok 2024 sa zistil rozdiel -16,8 %.
- (35) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (32) až (34) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Španielska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoulinnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb

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

Preskúmanie systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity, ktoré vykonala Komisia

- (37) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 a v súvislosti s navrhovanými cieľmi v oblasti kapacity Komisia doplnila svoje posúdenie o preskúmanie navrhovaných systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. V tejto súvislosti Komisia preskúmala, či navrhované systémy stimulov spĺňajú hmotnoprávne požiadavky stanovené v článku 11 ods. 1 a 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Navrhované systémy stimulov v návrhu plánu výkonnosti Španielska vyvolávajú obavy.
- (38) Komisia konštatuje, že systémy stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu uvedené v španielskom návrhu plánu výkonnosti obsahujú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených nákladov a maximálne finančné zvýhodnenie vo výške 0,00 % stanovených nákladov.
- (39) V prípade uvedených systémov stimulov má Komisia na základe odborného stanoviska orgánu na preskúmanie výkonnosti veľké pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

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

ZÁVERY

- (41) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach (10) až (40) Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v návrhu plánov výkonnosti, ktoré predložilo Španielsko, sú v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti.
- (42) Komisia poznamenáva, že niektoré členské štáty uviedli svoj zámer začleniť do svojej nákladovej základne na RO3 nákladové položky súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Na základe prvkov uvedených v návrhoch plánov výkonnosti nebolo možné presne stanoviť, do akej miery členské štáty zahrnuli takéto stanovené náklady do nákladovej základne na RO3, a ak takéto náklady zahrnuli, do akej miery vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb, na základe čoho by sa mohli považovať za oprávnené v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania. Útvary Komisie zaslali všetkým členským štátom *ad hoc* žiadosť o informácie s cieľom zozbierať príslušné informácie a v kontexte overovania súladu jednotkových sadzieb budú ďalej skúmať nahlásené náklady súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Toto rozhodnutie sa netýka zistení a záverov Komisie na tému nákladov súvisiacich s detekciou dronov.
- (43) V reakcii na vojenskú agresiu Ruska voči Ukrajine, ktorá sa začala 24. februára 2022, Únia prijala reštriktívne opatrenia, ktorými sa ruským leteckým dopravcom, každému v Rusku zaregistrovanému lietadlu a každému lietadlu, ktoré nie je zaregistrované v Rusku, ale ktoré vlastní, prenajíma si alebo inak ovláda ruská fyzická alebo právnická osoba, ruský subjekt alebo orgán, zakazuje pristávať na území Únie, vzlietať z neho alebo nad ním prelietať. Tieto opatrenia vedú k zníženiu objemu leteckej prevádzky vo vzdušnom priestore nad územím Únie. Vplyv na úrovni Únie by však nemal byť porovnateľný so znížením objemu leteckej prevádzky spôsobeným vypuknutím pandémie COVID-19 v marci 2020. Je preto vhodné, aby sa v RO3 zachovali existujúce opatrenia a postupy na vykonávanie systému výkonnosti a spoplatňovania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

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

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Španielskemu kráľovstvu.

V Bruseli 13. apríla 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

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

KEÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Španielsko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti, vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa agentúry EASA				
Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C

KEÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Španielska v oblasti životného prostredia, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Referenčné hodnoty pre Španielsko	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

KEÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Španielska v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,12	0,20	0,19	0,19
Referenčné hodnoty pre Španielsko	0,12	0,20	0,19	0,19

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby**

Traťové zóny spoplatňovania v Španielsku	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele kontinentálneho Španielska v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR
Navrhované traťové ciele Španielska – Kanárskych ostrovov v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR