

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/779**z 13. apríla 2022****o súlade cieľov výkonnosti uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Poľsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie***[oznámené pod číslom C(2022) 2304]***(Iba poľské 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 (rámcové 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) Vypuknutie pandémie COVID-19 malo od prvého štvrťroka 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.
- (3) 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.

⁽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).

⁽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) 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 celouijné ciele výkonnosti na RO3.
- (5) 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.
- (6) 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 Poľsko.
- (7) 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.
- (8) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni, ktoré navrhlo Poľsko, 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 navrhovaných plánoch výkonnosti.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

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

⁽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 celouijné 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).

Poľsko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti, vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa agentúry EASA				
Príslušní poskytovateľa leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2021	2022	2023	2024
PANSa, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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

- (11) Pokiaľ ide o návrh cieľov v oblasti bezpečnosti, ktorý Poľsko predložilo všetkým dotknutým poskytovateľom leteckých navigačných služieb, 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.
- (12) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Poľsko, sa stanovujú opatrenia pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako sú opatrenia na zabezpečenie súladu s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2017/373⁽⁶⁾, preskúmanie bezpečnostných procesov, aktualizácia odbornej prípravy v oblasti bezpečnosti pre manažérov, vypracovanie ukazovateľov riadenia bezpečnosti, nepretržitá podpora bezpečnosti, ako aj zavedenie najlepších postupov, dokumentov a postupov v súlade s vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi.
- (13) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (11) a (12) 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 Poľska 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

- (14) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov Poľska 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 Poľska 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.
- (15) 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.

⁽⁶⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

- (16) Navrhované ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktoré navrhlo Poľsko, 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 Poľska v oblasti životného prostredia, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Referenčné hodnoty pre Poľsko	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Komisia konštatuje, že navrhované environmentálne ciele, ktoré predložilo Poľsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.
- (18) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Poľsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo niekoľko opatrení na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú reorganizáciu sektorových konfigurácií v riadiacom centre varšavskej oblasti, realizáciu koncepcií pokročilého pružného využívania vzdušného priestoru, ako aj vylepšenia varšavskej koncovej riadenej oblasti.
- (19) Komisia okrem toho konštatuje, že Poľsko od februára 2019 zaviedlo vzdušný priestor s voľnými traťami (FRA) medzi letovou hladinou 95 a letovou hladinou 660. Komisia takisto poznamenáva, že Poľsko plánuje v kalendárnom roku 2024 ďalšie rozšírenie FRA o pobaltský funkčný blok vzdušného priestoru (Baltic FAB), Slovensko a Ukrajinu.
- (20) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (17) až (19) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Poľska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (21) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov Poľska 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 Poľska porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celouiných 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.
- (22) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celouiný 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 celouinými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.
- (23) Navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Poľsko 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 Poľska v oblasti traťovej kapacity , vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,07	0,12	0,12	0,12
Referenčné hodnoty pre Poľsko	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Poľsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok od roku 2021 do roku 2024.
- (25) Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Poľsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo celý rad opatrení na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity. Medzi tieto opatrenia patrí nepretržitý výcvik riadiacich letovej prevádzky, pružné personálne plánovanie a rozvrhy služieb, vyšší počet sektorov a ich lepšie otváracie časy, ako aj zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami (FRA).
- (26) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (24) a (25) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Poľska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s celoúniijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

- (27) 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 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 vyvolávajú v prípade Poľska obavy.
- (28) Keď sa konkrétne na úrovni letísk porovnali navrhované národné ciele týkajúce sa priemerného meškania ATFM pri prilete s výkonnosťou podobných letísk počas druhého referenčného obdobia (ďalej len „RO2“), Komisia zistila, že v prípade letísk Varšava-Chopin, Varšava-Modlin, Krakov-Balice a Katowice-Pyrzowice sa očakávajú väčšie meškania ATFM, než aké sa predpokladajú na podobných letiskách.
- (29) Komisia sa preto domnieva, že Poľsko by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo na základe pripomienok uvedených v odôvodnení (28) podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na tretie referenčné obdobie (RO3), alebo by malo tieto ciele upraviť smerom nadol.

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

- (30) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov Poľska týkajúcich sa stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na traťové 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 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.
- (31) Posudzovanie traťových 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.
- (32) Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Poľsko na RO3:

Trafová zóna spoplatňovania v Poľsku	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

- (33) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj poľských traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania -1,7 % ročne počas RO3 prekonáva celouňijný vývoj +1,0 % počas rovnakého obdobia.
- (34) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj poľských traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania -0,4 % ročne počas RO2 a RO3 zaostáva za dlhodobým vývojom -1,3 % na úrovni Únie počas rovnakého obdobia.
- (35) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že východisková hodnota Poľska pre DUC vo výške 41,07 EUR v reálnych cenách z roku 2017 (ďalej len „EUR2017“) je o 5,4 % vyššia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 38,96 EUR v EUR2017. Komisia však poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Poľska na rok 2024 sú o 6,7 % nižšie ako priemer porovnávacej skupiny.
- (36) Komisia ďalej preskúmala, či by sa odchýlky zistené v odôvodneniach (34) a (35) mohli považovať za potrebné a primerané podľa bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, za predpokladu, že zistená odchýlka od dlhodobého celouňijného vývoja DUC je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo s reštrukturalizačnými opatreniami v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (37) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) bode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že Poľsko vo svojom návrhu plánu výkonnosti stanovuje celý rad opatrení, ktoré vykonáva poskytovateľ leteckých navigačných služieb (PANSa) na účely dosiahnutia miestnych cieľov v oblasti kapacity. Tieto opatrenia sú v návrhu plánu výkonnosti podrobne opísané a kvantifikované.
- (38) Počas RO3 Poľsko vskutku plánuje výrazné zvýšenie počtu riadiacich letovej prevádzky v oblastnom riadiacom stredisku vo Varšave. Poľsko ďalej vysvetľuje, že odborná príprava a nábor ďalších riadiacich letovej prevádzky umožní organizácii PANSa zrealizovať novú sektoráciu vzdušného priestoru, ako aj uspokojiť predpokladaný dopyt po doprave, ktorý by mal do konca RO3 dosiahnuť úroveň z roku 2019.
- (39) Komisia zaznamenala zvýšenie investičných nákladov súvisiacich s projektmi na posilnenie kapacity, ako sú modernizácia a súvisiace zmeny systému ATM, zavádzanie nových prevádzkových miestností a rádiokomunikačných staníc, ako aj výmena a ďalší rozvoj infraštruktúry pre dohľad. Poľsko poukazuje na to, že plánované kapitálové výdavky na RO3 sú zamerané na investície súvisiace s kapacitou a umožnia optimalizáciu vzdušného priestoru (napr. trojvrstvové vertikálne rozdelenie vzdušného priestoru), ako aj zvýšenú odolnosť, škálovateľnosť a flexibilitu poskytovania služieb.
- (40) Na základe podrobnej analýzy, ktorú vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, sa Komisia domnieva, že príslušné opatrenia, ktoré Poľsko uviedlo v návrhu plánu výkonnosti, sú skutočne potrebné na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti kapacity. Okrem toho so zreteľom na hodnotenie, ktoré vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, možno dospieť k záveru, že dodatočné náklady na tieto opatrenia sú väčšie ako odchýlka od celouňijného dlhodobého vývoja DUC, ako sa uvádza v odôvodnení (34).

- (41) Vzhľadom na úvahy v odôvodneniach (37) až (40) sa preto Komisia domnieva, že kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) bode i) je v prípade Poľska splnené.
- (42) Z predchádzajúcich pripomienok vyplýva, že nie je potrebné ďalej skúmať, či by bolo v súvislosti s Poľskom splnené kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) bode ii).
- (43) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach (33) až (42) by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Poľska posúdiť ako ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb

- (44) 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 vyvolávajú v prípade Poľska obavy.
- (45) Po prvé, pri porovnávaní vývoja terminálnych DUC v RO3 s vývojom traťových DUC Komisia zistila, že vývoj terminálnych DUC v prípade poľskej terminálnej zóny spoplatňovania 1 (+ 2,2 %) a zóny spoplatňovania 2 (+ 1,9 %) je vyšší ako vývoj poľských traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania (-1,7 %) počas RO3.
- (46) Po druhé, Komisia zistila, že navrhované ciele v oblasti vývoja terminálnych DUC v prípade poľskej terminálnej zóny spoplatňovania 1 (+ 2,2 %) počas RO3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych DUC (-8,9 %) zistený počas RO2. Okrem toho navrhované ciele v oblasti vývoja terminálnych DUC v prípade poľskej terminálnej zóny spoplatňovania 2 (+ 1,9 %) počas RO3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych DUC (-2,6 %) zistený počas RO2.
- (47) Komisia sa preto domnieva, že Poľsko by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo na základe pripomienok uvedených v odôvodneniach (45) a (46) podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti na RO3, alebo by malo tieto ciele upraviť smerom nadol.

ZÁVERY

- (48) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach (9) až (47) Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Poľsko, sú v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti.
- (49) 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.
- (50) 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, prenája 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 Poľsko podľa nariadenia (ES) č. 549/2004 a ktorý je uvedený v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 13. apríla 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

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

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Poľsko	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
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Poľska v oblasti životného prostredia, vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Referenčné hodnoty pre Poľsko	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Poľska v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,07	0,12	0,12	0,12
Referenčné hodnoty pre Poľsko	0,07	0,12	0,12	0,12

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

Traťová zóna spoplatňovania v Poľsku	Výcho- disková hodnota za rok 2014	Výcho- disková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych cenách z roku 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR