

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/2421**z 5. decembra 2022****o súlade cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Grécko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celouúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie**

[oznámené pod číslom C(2022) 8733]

(Iba grécke 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),so zreteľom na 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⁽²⁾, a najmä na jeho článok 15 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

- (1) Podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú členské štáty vypracovať plány výkonnosti buď na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“), ktoré musia obsahovať záväzné ciele výkonnosti pre každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Tieto ciele výkonnosti musia byť v súlade s celouúijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie.
- (2) Celouúijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903⁽³⁾. Keďže celouúijné ciele výkonnosti a návrhy plánov výkonnosti na RO3, ktoré následne členské štáty predložili v októbri 2019, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19 v marci 2020, nezohľadňovali výrazné zníženie objemu letovej prevádzky, ku ktorému došlo v dôsledku opatrení prijatých členskými štátmi a tretími krajinami na zamedzenie šírenia pandémie.
- (3) 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⁾. Komisia prijala 2. júna 2021 vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891⁽⁵⁾, ktorým sa stanovujú revidované celouúijné ciele výkonnosti na RO3. Na tomto základe členské štáty v októbri 2021 predložili Komisii návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované miestne ciele výkonnosti na RO3.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1.

⁽³⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celouúijné 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 celouúijné 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).

- (4) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/728 ⁽⁶⁾ bolo určené Belgicku, Nemecku, Grécku, Francúzsku, Cypru, Lotyšsku, Luxembursku, Malte, Holandsku, Rumunsku a Švédsku. V uvedenom rozhodnutí Komisia zistila, že traťové ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti a kapacity zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti Helénskej republiky (ďalej len „Grécko“) na tretie referenčné obdobie nie sú v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti, a vydala odporúčania na revíziu daných cieľov.
- (5) V reakcii na útočnú vojnu Ruska voči Ukrajine, ktorá sa začala 24. februára 2022, zaviedla Únia reštriktívne opatrenia, ktorými sa ruským leteckým dopravcom, všetkým lietadlám registrovaným v Rusku a všetkým lietadlám neregistrovaným v Rusku, ale vo vlastníctve alebo v prenájme, prípadne pod inou kontrolou akejkoľvek ruskej fyzickej alebo právnickej osoby, subjektu alebo orgánu, zakazuje prilet na územie Únie a odlet z územia Únie, alebo prelet nad územím Únie. Tieto reštriktívne opatrenia a protiopatrenia prijaté Ruskom viedli k zmenám v letovej prevádzke v európskom vzdušnom priestore. Niektoré členské štáty boli závažne postihnuté výrazným znížením počtu preletov vo vzdušnom priestore, ktorý patrí pod ich právomoc. Na úrovni celej Únie je však pozorovaný vplyv na počet letov len obmedzený v porovnaní s prudkým znížením letovej prevádzky v celej Európe v dôsledku vypuknutia pandémie COVID-19.
- (6) Grécko predložilo 13. júla 2022 revidovaný návrh plánu výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).
- (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 revidovaného návrhu plánu výkonnosti Grécka.
- (8) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Svoje posúdenie jednotlivých kľúčových oblastí výkonnosti a s nimi súvisiacich cieľov výkonnosti Komisia doplnila o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (9) Základná prognóza objemu dopravy, ktorú pripravil útvar Eurocontrolu pre štatistiku a prognózy (ďalej len „STATFOR“), uverejnená v júni 2022 zohľadňuje zmenu okolností, pokiaľ ide o letovú prevádzku v európskom vzdušnom priestore. Na základe tejto prognózy Komisia poznamenáva, že sa nepredpokladá, že Grécko zažije počas RO3 nepriaznivé zmeny v objemoch dopravy v dôsledku ruskej vojny na Ukrajine.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

- (10) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť posúdila Komisia v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 súlad cieľov, ktoré predložilo Grécko, v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

⁽⁶⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/728 z 13. apríla 2022 o nesúlade niektorých cieľov výkonnosti uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Rumunsko a Švédsko na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celouinými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie a ktorým sa stanovujú odporúčania na revíziu týchto cieľov (Ú. v. EÚ L 135, 12.5.2022, s. 4).

- (11) Toto sú ciele výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti bezpečnosti, ktoré predkladá Grécko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Grécko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva				
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2022	2023	2024	Ciele na úrovni celej Únie (2024)
HASP	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C

- (12) Ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Grécko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb, konkrétne Hellenic Aviation Service Provider (ďalej len „HASP“), sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.
- (13) Komisia poznamenáva, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Grécko, sa pre spoločnosť HASP stanovujú opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti vrátane opatrení týkajúcich sa výcviku zamestnancov, ohlasovania a vyšetrovania udalostí, vykonávania auditov systémov manažmentu bezpečnosti, prieskumov v oblasti bezpečnosti a riadenia zmien.
- (14) Na základe odôvodnení 11, 12 a 13 a vzhľadom na to, že celoúijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO3, konkrétne do roku 2024, by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie

- (15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov Grécka v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval v súlade s bodom 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete trať (ďalej len „plán ERNIP“), ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celoúijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021.
- (16) Pokiaľ ide o rok 2020, celoúijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903 pred vypuknutím pandémie COVID-19, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný, keďže lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. V revidovaných návrhoch plánov výkonnosti takisto nie je možné retroaktívne zmeniť miestne ciele výkonnosti zamerané na životné prostredie na rok 2021, ktoré členské štáty stanovili v návrhoch plánov výkonnosti predložených v októbri 2021. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na životné prostredie mal posúdiť s príslušnými celoúijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o roky 2022, 2023 a 2024.

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

Grécko	2022	2023	2024
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Referenčné hodnoty	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Komisia konštatuje, že environmentálne ciele, ktoré predložilo Grécko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok 2022, 2023 a 2024.
- (19) Komisia poznamenáva, že Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré predovšetkým spĺňajú už existujúce právne požiadavky podľa práva Únie a zahŕňajú plán prechodu na výkonnosťnú navigáciu, zlepšenia trate letových prevádzkových služieb a zavedenie 24-hodinového vzdušného priestoru s voľnými traťami.
- (20) Vzhľadom na to, čo sa uvádza v odôvodneniach 17, 18 a 19, by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie revidovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (21) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia dospela k záveru, že navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity uvedené v návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženom v roku 2021, pokiaľ ide o priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let, neboli v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti. Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované ciele v oblasti traťovej kapacity.
- (22) Pokiaľ ide o rok 2020, celouúijný cieľ výkonnosti na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903 pred vypuknutím pandémie COVID-19, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný, keďže lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnych úprav. V revidovaných návrhoch plánov výkonnosti takisto nie je možné retroaktívne zmeniť miestne ciele výkonnosti zamerané na kapacitu na rok 2021, ktoré členské štáty stanovili v návrhoch plánov výkonnosti predložených v októbri 2021. Preto by sa súlad miestnych cieľov výkonnosti zameraných na kapacitu mal posúdiť s príslušnými celouúijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o roky 2022, 2023 a 2024.
- (23) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počiatočné navrhované ciele výkonnosti v oblasti traťovej kapacity na RO3 pre grécku zónu spoplatňovania uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021, revidované ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti a zodpovedajúce referenčné hodnoty z plánu prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celouúijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021.

Grécko	2022	2023	2024
<i>Počiatkové ciele v oblasti traťovej kapacity (uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021) vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let</i>	0,26	0,20	0,20
Revidované ciele v oblasti traťovej kapacity (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti) vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,14	0,15	0,15
Referenčné hodnoty	0,14	0,15	0,15

- (24) Súlad revidovaných cieľov v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Grécko, sa posudzoval v súlade s bodom 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, a to porovnaním uvedených cieľov s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii 2. júna 2021. Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Grécko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý z rokov 2022, 2023 a 2024.
- (25) Komisia poznamenáva, že Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity. Tieto opatrenia zahŕňajú zvýšenie počtu ekvivalentov plného pracovného času riadiacich letovej prevádzky do konca RO3, zavedenie nového systému ATM a 24-hodinového vzdušného priestoru s voľnými traťami.
- (26) Komisia sa domnieva, že Grécko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 2 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2022/728, pokiaľ ide o revíziu jeho cieľov výkonnosti v oblasti kapacity.
- (27) Vzhľadom na to, čo sa uvádza v odôvodneniach 23 až 26, by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

- (28) Pokiaľ ide o letiská patriace do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, Komisia doplnila svoje posúdenie cieľov v oblasti traťovej kapacity o preskúmanie 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.
- (29) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s cieľmi v oblasti terminálnej kapacity, ktoré navrhlo Grécko v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021, a usúdila, že Grécko by malo tieto ciele podrobnejšie odôvodniť alebo ich upraviť smerom nadol.
- (30) Komisia zistila, že ciele Grécka v oblasti terminálnej kapacity zostávajú v revidovanom návrhu plánu výkonnosti nezmenené. Komisia však poznamenáva, že Grécko tieto ciele výkonnosti riadne odôvodnilo, a to aj poskytnutím dodatočných informácií o opatreniach na zvýšenie kapacity s cieľom zlepšiť výkonnosť meškania ATFM pri prilete počas RO3. Grécko okrem toho uvádza, že začalo úzku spoluprácu s manažérom siete s cieľom zlepšiť výkonnosť ATFM pri prilete na viacerých letiskách vrátane letiska v Aténach. So zreteľom na odôvodnenia, ktoré Grécko poskytlo, Komisia nemá žiadne ďalšie pripomienky k cieľom v oblasti terminálnej kapacity uvedeným v jeho revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

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

- (31) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia dospela k záveru, že navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženom v roku 2021 neboli v súlade s celouinými cieľmi výkonnosti. Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti.
- (32) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počiatočné traťové ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na RO3 pre grécku zónu spoplatňovania stanovené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021 a zodpovedajúce revidované ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2022:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Počiatočné traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti (uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021) vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR
Revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti) vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR

- (33) Komisia konštatuje, že Grécko zrevidovalo svoje miestne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti na roky 2022, 2023 a 2024. Tieto ciele vedú v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2021 k zníženiu celkových stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) o 16,1 % v rokoch 2022, 2023 a 2024 a o 11,6 % počas celého RO3. Tieto zníženia stanovených jednotkových nákladov vyplývajú z aktualizovaných predpokladov objemu dopravy použitých v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na roky 2022, 2023 a 2024, ako aj z revízie stanovených nákladov smerom nadol vyjadrených v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017 na roky 2022, 2023 a 2024.
- (34) Komisia poznamenáva, že prognóza objemu dopravy použitá v revidovanom návrhu plánu výkonnosti je založená na východiskovej prognóze objemu dopravy útvaru Eurocontrolu STATFOR z júna 2022. Zmeny prognózy objemu dopravy na roky 2022, 2023 a 2024 sú uvedené v tejto tabuľke:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	2022	2023	2024
Počiatočná prognóza objemu dopravy (uvedená v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	5 445	5 888	6 140
Aktualizovaná prognóza objemu dopravy (uvedená v revidovanom návrhu plánu výkonnosti) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	5 861	6 584	6 781
Rozdiel	+ 7,6 %	+ 11,8 %	+ 10,4 %

- (35) Revidované stanovené náklady na roky 2022, 2023 a 2024 vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017 sú uvedené v tejto tabuľke:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	2022	2023	2024
Počiatočné stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017 (uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021)	178 mil. EUR	195 mil. EUR	202 mil. EUR
Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017 (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti)	163 mil. EUR	178 mil. EUR	190 mil. EUR
Rozdiel	- 8,0 %	- 9,0 %	- 6,1 %

- (36) Revidovaný návrh plánu výkonnosti obsahuje aktualizovaný výhľad vývoja inflácie pre Grécko na roky 2022, 2023 a 2024, ako sa stanovuje v tejto tabuľke:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	2022	2023	2024
Počiatočný index inflácie s predpokladanou medziročnou zmenou inflácie v zátvorkách (údaje uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021)	102,3 (0,8 %)	103,3 (1,0 %)	104,9 (1,6 %)
Revidovaný index inflácie s medziročnou zmenou inflácie v zátvorkách (údaje uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti)	106,5 (4,5 %)	107,9 (1,3 %)	109,7 (1,6 %)

- (37) Hoci aktualizovaný výhľad vývoja inflácie je vyšší, Komisia konštatuje, že Grécko zrevidovalo nominálne stanovené náklady na roky 2022, 2023 a 2024 smerom nadol takto:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	2022	2023	2024
Počiatočné stanovené náklady vyjadrené v nominálnych hodnotách (uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021)	181 mil. EUR	200 mil. EUR	210 mil. EUR
Revidované stanovené náklady vyjadrené v nominálnych hodnotách (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti)	172 mil. EUR	189 mil. EUR	204 mil. EUR
Rozdiel	- 4,8 %	- 5,5 %	- 2,6 %

- (38) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných Gréckom v súlade s bodom 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (39) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +4,8 % počas RO3 zaostáva za vývojom na úrovni Únie +1,0 % počas rovnakého obdobia. Komisia poznamenáva, že to však predstavuje zlepšenie oproti vývoju DUC +9,1 % vypočítanému na základe návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženého v roku 2021.
- (40) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania -1,3 % počas druhého referenčného obdobia (RO2) a RO3 zodpovedá dlhodobému vývoju -1,3 % na úrovni Únie počas rovnakého obdobia. Komisia poznamenáva, že to predstavuje zlepšenie oproti vývoju DUC +0,5 % vypočítanému na základe návrhu plánu výkonnosti predloženého v roku 2021.
- (41) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že grécka východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 23,20 EUR vyjadrená v cenách za rok 2017 je o 18,9 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 28,59 EUR v EUR2017.
- (42) Ako sa uvádza v odôvodnení (40), je zrejmé, že revidované ciele Grécka v oblasti nákladovej efektívnosti vedú k dlhodobému vývoju DUC počas RO2 a RO3, ktorý zodpovedá príslušnému vývoju na úrovni Únie. Okrem toho je grécka východisková hodnota za rok 2019 výrazne nižšia ako zodpovedajúci priemer porovnávacej skupiny. Komisia napokon poznamenáva, že Grécko zrevidovalo stanovené náklady na RO3 v reálnych aj nominálnych hodnotách smerom nadol, pričom na základe aktualizovanej prognózy objemu dopravy na RO3 plánuje zvýšiť objem dopravy. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od celouijného vývoja DUC počas RO3 nebráni v prípade Grécka konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celouijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.
- (43) Komisia sa preto domnieva, že Grécko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2022/728.
- (44) Vzhľadom na to, čo sa uvádza v odôvodneniach (32) až (43), by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celouijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie revidovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb

- (45) 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 traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti o preskúmanie 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.
- (46) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s cieľmi v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Grécko v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2021, a usúdila, že Grécko malo tieto ciele podrobnejšie odôvodniť alebo ich upraviť smerom nadol. Komisia poznamenáva, že Grécko zrevidovalo tieto ciele na roky 2022 a 2023 smerom nadol a na rok 2024 smerom nahor bez toho, aby poskytlo náležité odôvodnenie.
- (47) Komisia konštatuje, že vývoj terminálnych DUC Grécka na úrovni +7,7 % počas RO3 zostáva vyšší ako skutočný vývoj terminálnych DUC na úrovni -3,9 % pozorovaný počas RO2. Okrem toho sa vývoj terminálnych DUC počas RO3 zhoršil a je vyšší ako vývoj terminálnych DUC na úrovni +6,8 % zaznamenaný v návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženom v roku 2021.

- (48) Vzhľadom na to, čo sa uvádza v odôvodneniach 46 a 47, Komisia dospela k záveru, že revidované ciele výkonnosti v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti Grécka naďalej vyvolávajú obavy. Komisia preto opakuje svoj názor, že Grécko by malo tieto ciele upraviť smerom nadol alebo by malo primerane zdôvodniť tieto ciele vrátane dodatočných zvýšení nákladov uplatnených v roku 2024. Komisia vyzýva Grécko, aby vyriešilo tieto obavy v súvislosti s prijatím jeho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Preskúmanie systémov stimulov z článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou

- (49) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie cieľov v oblasti kapacity o preskúmanie 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.
- (50) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia dospela k záveru, že Grécko má revidovať svoje systémy stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti trafovej a terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenie vyplývajúce z uvedených systémov stimulov stanovilo na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos. Komisia poznamenáva, že Grécko zrevidovalo svoje systémy stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti trafovej a terminálnej kapacity stanovením výsledného maximálneho finančného znevýhodnenia na úrovni rovnajúcej sa 2 % stanovených nákladov v prípade trafovej kapacity a 1,5 % v prípade terminálnej kapacity. Uvedenou revíziou sa náležite vyriešili zistenia, na ktoré Komisia upozornila vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728. Komisia nemá žiadne ďalšie pripomienky k systémom stimulov uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka.

ZÁVERY

- (51) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Grécko, sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

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

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Helénskej republike.

V Bruseli 5. decembra 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

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

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ**Účinnosť riadenia bezpečnosti**

Grécko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa agentúry EASA			
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2022	2023	2024
HASP	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch**

Grécko	2022	2023	2024
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,92 %	1,92 %	1,92 %

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU**Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let**

Grécko	2022	2023	2024
Revidované ciele v oblasti traťovej kapacity vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,14	0,15	0,15

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

Grécka traťová zóna spoplatňovania	Východis- ková hodnota za rok 2014	Východis- ková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR