

# ROZHODNUTIA

## ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/176

zo 14. decembra 2022

**o súlade cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Francúzsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie**

[oznámené pod číslom C(2022) 9230]

**(Iba anglické 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) <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</sup>, 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 celoúijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie.
- (2) Celoúijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 <sup>(3)</sup>. Keďže celoúijné 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.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> 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).

- (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 <sup>(4)</sup>. Komisia prijala 2. júna 2021 vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 <sup>(5)</sup>, ktorým sa stanovujú revidované celouijné ciele výkonnosti na RO3. Na tomto základe členské štáty v októbri 2021 predložili Komisii návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované miestne ciele výkonnosti na RO3.
- (4) Komisia prijala 13. apríla 2022 vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/728 <sup>(6)</sup> určené Belgicku, Nemecku, Grécku, Francúzsku, Cypru, Lotyšsku, Luxembursku, Malte, Holandsku, Rumunsku a Švédsku. V uvedenom rozhodnutí sa stanovuje, že v súvislosti s návrhom plánu výkonnosti, ktorý na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru vypracovali Francúzska republika (ďalej len „Francúzsko“) spoločne s Belgickom, Holandskom, Luxemburskom a Nemeckom (ďalej len „návrh plánu výkonnosti FABEC“), traťové ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre belgicko-luxemburskú zónu spoplatňovania nie sú v súlade s celouijnými cieľmi výkonnosti a boli vydané odporúčania na revíziu týchto cieľov. Vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2022/728 neobsahuje žiadne zistenia, pokiaľ ide o ciele výkonnosti vzťahujúce sa na letecké navigačné služby poskytované vo vzdušnom priestore Francúzska.
- (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) Francúzsko spolu s Belgickom, Holandskom, Luxemburskom a Nemeckom predložili Komisii 13. júla 2022 revidovaný návrh plánu výkonnosti FABEC na RO3.
- (7) Komisia 24. októbra 2022 dospela k záveru, že revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti navrhnuté pre belgicko-luxemburskú traťovú zónu spoplatňovania naďalej vyvolávajú pochybnosti o ich súlade s celouijnými cieľmi výkonnosti. Komisia preto začala podrobné preskúmanie v súlade s článkom 15 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o dané ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC predloženom 13. júla 2022. Komisia o tom informovala Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Luxembursko a Holandsko svojím rozhodnutím (EÚ) 2022/2255 <sup>(7)</sup>.
- (8) Francúzsko informovalo Komisiu 28. októbra 2022, že sa stiahlo z revidovaného návrhu plánu výkonnosti FABEC a predložilo Komisii revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO3 vypracovaný na vnútroštátnej úrovni (ďalej len „revidovaný návrh národného plánu výkonnosti“). V revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti sa zachovávajú ciele výkonnosti pre letecké navigačné služby poskytované vo vzdušnom priestore Francúzska na úrovni stanovenej v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC predloženom 13. júla 2022. Z revidovaného návrhu plánu výkonnosti FABEC v skutočnosti pre Francúzsko nevyplývajú žiadne dodatočné výkonnostné výhody ani synergie. V revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti sa neuvádza žiadny negatívny vplyv vyplývajúci z ukončenia plánovania výkonnosti a stanovovania cieľov na úrovni bloku FABEC.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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 celouijnými 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).

<sup>(7)</sup> Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/2255 z 24. októbra 2022 o začatí podrobného preskúmania niektorých cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na tretie referenčné obdobie, ktorý na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru predložilo Belgicko, Nemecko, Francúzsko, Luxembursko a Holandsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (Ú. v. EÚ L 297, 17.11.2022, s. 71).

- (9) Orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojím posúdením revidovaného návrhu národného plánu výkonnosti.
- (10) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia s prihliadnutím na miestne okolnosti posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti Francúzska na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému nariadeniu. 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.
- (11) 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 po ruskej agresívnej vojne proti Ukrajine. Na základe tejto prognózy Komisia poznamenáva, že sa neočakáva, že Francúzsko zažije počas RO3 väčšie zmeny v objemoch leteckej dopravy v dôsledku ruskej agresívnej vojny proti Ukrajine. Tieto zmeny v okolnostiach preto nemajú priamy vplyv na ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti ani na posúdenie Komisie, pokiaľ ide o tieto ciele z hľadiska ich súladu s celouinými cieľmi výkonnosti.
- (12) Francúzsko výnimočne súhlasí s tým, že sa vzdá práv vyplývajúcich z článku 342 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v spojení s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 <sup>(8)</sup> a že toto rozhodnutie sa prijme a notifikuje v angličtine.

#### POSÚDENIE KOMISIE

##### Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

- (13) 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 uvedených v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti, ktorý predložilo Francúzsko, v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb (ďalej len „ANSP“).
- (14) Toto sú ciele výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti bezpečnosti, ktoré predkladá Francúzsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

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

<sup>(8)</sup> Nariadenie č. 1, ktorým sa určujú jazyky používané Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385/58).

- (15) Ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Francúzsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb, konkrétne Direction des Services de la Navigation Aérienne (ďalej len „DSNA“), sú v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti.
- (16) Komisia poznamenáva, že v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre DSNA na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako sú akcie podporujúce kultúru bezpečnosti, aktualizované procesy identifikácie a analýzy nebezpečnosti a zlepšenia riadenia rizík v oblasti bezpečnosti.
- (17) Na základe odôvodnení (14), (15) a (16) a vzhľadom na to, že celouúijné 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 národného plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celouúijnými cieľmi výkonnosti.

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

- (18) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov Francúzska 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 národného plánu výkonnosti 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 celouúijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. v júni 2021.
- (19) Pokiaľ ide o rok 2020, celouúijný 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 celouúijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o roky 2022, 2023 a 2024.
- (20) Ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktoré navrhlo Francúzsko, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty na RO3 z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Francúzsko	2022	2023	2024
<b>Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie</b> vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	<b>2,83 %</b>	<b>2,83 %</b>	<b>2,83 %</b>
Referenčné hodnoty	2,83 %	2,83 %	2,83 %

- (21) Komisia konštatuje, že ciele výkonnosti zamerané na životné prostredie, ktoré predložilo Francúzsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý z rokov 2022, 2023 a 2024.
- (22) Komisia poznamenáva, že Francúzsko vo svojom revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú lepšiu dostupnosť tratí, zavádzanie výkonnostnej navigácie a kontinuálnych klesaní, zlepšenie pružného využívania vzdušného priestoru, ako aj zavedenie vzdušného priestoru s voľnými traťami. Komisia okrem vyzýva Francúzsko, aby vykonalo všetky odporúčané opatrenia z plánu ERNIP na zlepšenie traťových trajektórií.
- (23) Vzhľadom na odôvodnenia (20), (21) a (22) by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

### Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (24) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov Francúzska v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval v súlade s bodom 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete, ktorý bol k dispozícii v čase prijatia revidovaných celoúijných cieľov výkonnosti na RO3, t. j. 2. júna 2021.
- (25) Pokiaľ ide o rok 2020, celoúijný 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 celoúijnými cieľmi výkonnosti, pokiaľ ide o roky 2022, 2023 a 2024.
- (26) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Francúzsko na RO3, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Francúzsko	2022	2023	2024
<b>Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu</b> vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>
Referenčné hodnoty	0,25	0,25	0,25

- (27) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Francúzsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý z rokov 2022, 2023 a 2024.
- (28) Komisia zaznamenala, že Francúzsko predstavilo v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity. Tieto opatrenia zahŕňajú modernizáciu systémov a nástrojov manažmentu letovej prevádzky, zvýšený počet ekvivalentov plného pracovného času riadiacich letovej prevádzky (ATCO), zlepšenia organizácie výcviku a rozpisu služieb ATCO a zvýšenú flexibilitu, pokiaľ ide o pracovný čas ATCO.
- (29) Vzhľadom na odôvodnenia (26), (27) a (28) by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

### Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

- (30) 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 cieľov v oblasti trafovej 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. Zistilo sa, že uvedené ciele nevyvolávajú obavy v súvislosti s Francúzskom.

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

- (31) Komisia posúdila súlad cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti v súlade s bodom 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (32) Trafové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Francúzskom na RO3:

Francúzska trafová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2014	Východisková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
<b>Trafové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti</b> vyjadrené ako stanovené trafové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	<b>65,2-4 EUR</b>	<b>59,4-3 EUR</b>	<b>132,0-6 EUR</b>	<b>76,1-4 EUR</b>	<b>62,0-9 EUR</b>	<b>58,5-6 EUR</b>

- (33) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj trafových stanovených jednotkových nákladov (DUC) na úrovni zóny spoplatňovania  $-0,4\%$  počas RO3 preyšuje vývoj na úrovni Únie  $+1,0\%$  počas rovnakého obdobia.
- (34) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj trafových DUC na úrovni zóny spoplatňovania  $-1,2\%$  počas druhého referenčného obdobia (RO2) a RO3 zaostáva za vývojom  $-1,3\%$  na úrovni Únie počas rovnakého obdobia.
- (35) Pokiaľ ide o bod 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že francúzska východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 59,43 EUR vyjadrená v cenách za rok 2017 („EUR2017“) je o  $1,8\%$  nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 60,53 EUR v EUR2017.
- (36) Je zrejmé, že vývoj DUC Francúzska počas RO3 preyšuje zodpovedajúci vývoj na úrovni Únie a že východisková hodnota Francúzska na rok 2019 je pod priemerom porovnávacej skupiny. Francúzsko okrem toho preukazuje výrazné zníženie DUC počas RO2 a RO3. Komisia sa preto domnieva, že malá odchýlka od celoúijného dlhodobého vývoja DUC uvedená v odôvodnení (34) nebráni v prípade Francúzska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.
- (37) Vzhľadom na odôvodnenia (32) až (36) by sa preto ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

**Preskúmanie cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb**

- (38) 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. Zistilo sa, že uvedené ciele nevyvolávajú obavy v súvislosti s Francúzskom.

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

- (39) 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.
- (40) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2022/728 Komisia dospela k záveru, že Francúzsko má revidovať svoje systémy stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej 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 však poznamenáva, že Francúzsko vo svojich systémoch stimulov nevykonalo žiadne zmeny v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti FABEC predloženým v roku 2021 a revidovaným návrhom plánu výkonnosti FABEC predloženým 13. júla 2022.
- (41) Komisia preto vzhľadom na odôvodnenie (40) dospela k záveru, že systémy stimulov stanovené v revidovanom návrhu národného plánu výkonnosti naďalej vyvolávajú obavy. Komisia preto opakuje svoj názor, že Francúzsko 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**

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

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

**Článok 1**

Ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Francúzsko 28. októbra 2022 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 Francúzskej republike.

V Bruseli 14. decembra 2022

*Za Komisiu*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*členka Komisie*

---



## PRÍLOHA

Ciele výkonnosti zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Francúzsko 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

Francúzsko	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
DSNA	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	D	D	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

Francúzsko	2022	2023	2024
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	2,83 %	2,83 %	2,83 %

## KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

## Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

Francúzsko	2022	2023	2024
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,25	0,25	0,25

## KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

## Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Francúzska traťová zóna spoplatňovania	Výcho- disková hodnota za rok 2014	Výcho- disková hodnota za rok 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	65,2- 4 EUR	59,4- 3 EUR	132,0- 6 EUR	76,1- 4 EUR	62,0- 9 EUR	58,5- 6 EUR