

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2019/903**z dne 29. maja 2019****o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ⁽¹⁾ in zlasti člena 11(3)(a) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija mora v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti za vsako referenčno obdobje sprejeti vseevropske cilje uspešnosti. Izvedbena pravila v zvezi z navedenimi cilji so določena v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/317 ⁽²⁾. Zlasti mora Komisija v skladu s členom 9(4) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 skupaj z vseevropskimi cilji uspešnosti določiti naslednje vrednosti: vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške“, vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na enoto“, mejne vrednosti opozarjanja, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe, ter primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem. Ugotovljeni stroški so določeni na podlagi člena 15 Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾.
- (2) Vseevropske cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje, ki zajema koledarska leta od 2020 do vključno 2024, vseevropske izhodiščne vrednosti, mejne vrednosti opozarjanja in primerjalne skupine bi bilo treba določiti pred 1. junijem 2019, da bi omogočili čas za pripravo načrtov izvedbe, ki bi jih bilo treba Komisiji predložiti v oceno do 1. oktobra 2019.
- (3) Komisija je 16. decembra 2016 v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 in Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2016/2296 ⁽⁴⁾ imenovala organ za oceno uspešnosti enotnega evropskega neba, da bi ji pomagal pri izvajanju načrta izvedbe.
- (4) Da bi se olajšalo sprejetje vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, je organ za oceno uspešnosti v imenu Komisije med 20. junijem 2018 in 16. januarjem 2019 izvedel posvetovanje z zainteresiranimi stranmi. To posvetovanje je vključevalo vse zainteresirane strani iz člena 10(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 na področju okvirnih razponov ciljev uspešnosti ter pristopa in metodologije za določitev ciljev uspešnosti in drugih vrednosti, med drugim tudi uporabnike zračnega prostora, izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa in predstavniške organe strokovnega osebja.
- (5) Organ za oceno uspešnosti je svoje končno poročilo predložil Komisiji 22. februarja 2019. To poročilo upošteva spremembe, uvedene z Izvedbeno uredbo (EU) 2019/317, zadevne pripombe zainteresiranih strani ter najnovejše statistične podatke in napoved za tretje referenčno obdobje, ki sta jih dala na voljo služba Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) ter osrednji urad za pristojbine na rutah. V poročilu organa za oceno uspešnosti so navedene predpostavke in razlogi, na katerih temeljijo predlagani cilji, izhodiščne vrednosti, mejne vrednosti opozarjanja in primerjalne skupine.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1).⁽³⁾ Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).⁽⁴⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2016/2296 z dne 16. decembra 2016 o ustanovitvi neodvisne skupine strokovnjakov, imenovane za organ za oceno uspešnosti enotnega evropskega neba (UL L 344, 17.12.2016, str. 92).

- (6) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti iz tega sklepa so se upoštevali prispevki, ki so jih predložili organ za oceno uspešnosti, upravitelj omrežja, Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) in nacionalni nadzorni organi. Komisija je januarja in februarja 2019 organizirala tudi srečanja in izmenjave mnenj z državami članicami, nacionalnimi nadzornimi organi, upraviteljem omrežja in organom za oceno uspešnosti, da bi si izmenjali najnoveše informacije v zvezi z določitvijo ciljev uspešnosti. V okviru teh razprav so bile države članice pozvane, naj posodobijo podatke o začetnih stroških in informacije o napovedih prometa. Te informacije so se upoštevale pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti iz tega sklepa.
- (7) Vseevropski cilji uspešnosti in izhodiščne vrednosti temeljijo na podatkih, ki zajemajo geografsko območje držav članic, Norveške in Švice, ter uporabljajo napovedi prometa na rutah, ki so izražene v smislu premikov po pravih instrumentalnega letenja (IFR) in enotah storitev ter temeljijo na osnovni napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) z dne 18. februarja 2019. Glede na to napoved prometa na rutah bo leta 2019 predvidoma 10 534 000 premikov IFR in 139 141 000 enot storitev, leta 2020 10 824 000 premikov IFR in 143 878 000 enot storitev, leta 2021 10 996 000 premikov IFR in 146 980 000 enot storitev, leta 2022 11 191 000 premikov IFR in 150 398 000 enot storitev, leta 2023 11 355 000 premikov IFR in 153 368 000 enot storitev, leta 2024 pa 11 523 000 premikov IFR in 156 359 000 enot storitev.
- (8) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba upoštevati gospodarske, varnostne, okoljske in operativne vidike. Potrebno je ravnovesje za zagotovitev, da pomanjkljivosti ali kombinacija pomanjkljivosti ne presežejo pričakovanih ugodnosti. Zato bi bilo treba pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje upoštevati soodvisnosti ali kompromisne rešitve med ključnimi področji uspešnosti. Dejansko bi bilo treba pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti in zmogljivosti upoštevati razmerje med stroški, da bi se zagotovile dodatna zmogljivost in izboljšave, ki jih je mogoče doseči z zadevnimi stroški. Pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja bi bilo treba upoštevati, da operativnih ukrepov upravljanja zračnega prometa, katerih namen je čim bolj zmanjšati porabo goriva in s tem emisije, ni vedno mogoče izvajati v praksi. Razlog za to so operativne omejitve, povezane zlasti z varnim ločevanjem zrakoplovov in razpoložljivo zmogljivostjo upravljanja zračnega prometa. Nazadnje bi bilo treba pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti upoštevati dejstvo, da je varno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa najpomembnejši cilj in da bi bilo treba varnost v celoti vključiti v poslovno načrtovanje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.
- (9) V vseevropskih ciljeh uspešnosti iz tega sklepa so izražena prizadevanja za uspešnost omrežja kot celote. V skladu s členoma 14 in 15 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 Komisija pri oceni skladnosti nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora iz osnutkov načrtov izvedbe z vseevropskimi cilji uspešnosti iz tega sklepa upošteva lokalne razmere.
- (10) Vseevropske cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, razvite v sodelovanju z agencijo EASA, bi bilo treba meriti kot minimalno raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, ki jo morajo doseči izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje služb zračnega prometa. Pri določitvi teh ciljev uspešnosti bi bilo treba upoštevati dejansko in ciljno uspešnost v drugem referenčnem obdobju ter preseči minimalno skladnost z zahtevami za elemente sistema upravljanja varnosti. Poleg tega je Komisija agenciji EASA naročila, naj posodobi postopke usklajevanja ter navodila za spremljanje in zagotavljanje pravičnega izvajanja kazalnikov varnosti iz točke 1 oddelka 1 in točke 1 oddelka 2 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Posledično je okvir za merjenje ravni učinkovitosti upravljanja varnosti strožji kot v drugem referenčnem obdobju, kar je izraženo v pristopu k določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti za tretje referenčno obdobje. Pri določitvi teh ciljev bi bilo treba upoštevati tudi vplive sprememb upravljanja zračnega prometa, ki so posledica izvajanja projektov SESAR iz člena 15a(3) Uredbe (ES) št. 550/2004, na upravljanje varnosti, pri čemer se je treba osredotočiti na cilje zagotavljanja varnosti in obvladovanja varnostnega tveganja.
- (11) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki se merijo kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, bi bilo treba upoštevati raven uspešnosti, doseženo v drugem referenčnem obdobju, ukrepe, izvedene za optimizacijo operacij upravljanja zračnega prometa, ter ustrezne prispevke, ki jih zagotovijo organ za oceno uspešnosti, upravitelj omrežja in nacionalni nadzorni organi.

- (12) Vpliv letalstva na okolje se povečuje, vendar počasneje, kot je bilo pričakovano glede na povečevanje števila letov v drugem referenčnem obdobju. Dodatne emisije CO₂ od izhoda do izhoda, ki so posledica neučinkovitosti omrežja upravljanja zračnega prometa ter so izračunane na podlagi primerjave dejanskih trajektorij in neoviranih trajektorij evropskih letov, so v zadnjih šestih letih kljub povečevanju števila letov ostale nespremenjene pri približno 6 %, in sicer zaradi optimizacije operacij upravljanja zračnega prometa v zvezi z zasnovo in načrtovanjem ter upravljanjem pretoka in zmogljivosti evropskega omrežja upravljanja zračnega prometa. Horizontalna neučinkovitost letov na rutah se na splošno zmanjšuje in pričakovati je mogoče, da bo cilj uspešnosti za drugo referenčno obdobje dosežen.
- (13) K izboljšavam na ključnem področju uspešnosti glede okolja prispeva zlasti izvajanje zračnega prostora prostih rut, ki omogoča krajše rute in učinkovitejšo uporabo evropskega zračnega prostora. Predvidoma se bo zračni prostor prostih rut do konca leta 2019 izvajal v večini evropskega zračnega prostora, do leta 2022 pa v celotnem evropskem zračnem prostoru. To lahko skupaj s postopnim izvajanjem čezmejnih dejavnosti prostih rut zagotovi neposrednejše rute ter zmanjša število preletenih navtičnih milj in emisije zaradi zračnega prometa, s čimer bi se podprlo trajnostno zmanjšanje ogljične intenzivnosti letalstva. To postopno izvajanje torej utemeljuje izboljšanje horizontalne učinkovitosti letov na rutah do leta 2022. Po letu 2022 bi se morala horizontalna učinkovitost letov na rutah stabilizirati. Glede na trenutno predvidene ukrepe in ob upoštevanju, da se morajo zrakoplovi izogibati vse pogostejšim slabim vremenskim razmeram in nevarnim območjem ter da morajo operacije upravljanja zračnega prometa zagotoviti minimalno ločevanje zrakoplovov, se ne pričakuje, da se bo horizontalna učinkovitost letov na rutah v letih 2023 in 2024 nadalje izboljševala.
- (14) Pri določitvi vseevropskega cilja uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki se meri kot povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, bi bilo treba upoštevati raven uspešnosti, doseženo v drugem referenčnem obdobju, ter ustrezne prispevke, ki jih zagotovijo organ za oceno uspešnosti, upravitelj omrežja in nacionalni nadzorni organi.
- (15) Kot je dokumentiral upravljavec omrežja, se je zračni promet v Evropi v drugem referenčnem obdobju močno povečal in še nikoli ni bil tako velik, kot je zdaj. Število premikov IFR se je v prvih štirih letih drugega referenčnega obdobja povečalo za 13 %, povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti pa se je z 0,73 minute na let leta 2015 podaljšala na 1,73 minute na let leta 2018, kar pomeni 137-odstotno podaljšanje zamude. Na nekaterih območjih Unije, zlasti v omejenem številu centrov območne kontrole na osrednjem območju Evrope in na sosednjih območjih v Srednji Evropi, ni bilo zadostne zmogljivosti upravljanja zračnega prometa za obravnavanje takega povečanja prometa. Pet centrov območne kontrole je odgovornih za več kot polovico skupne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah, ki jo je mogoče pripisati zmogljivosti kontrole zračnega prometa in kadrovske strukture v Evropi, pri čemer nekateri od teh centrov niso izvedli načrtov zmogljivosti, dogovorjenih v okviru načrta delovanja omrežja. Zato vseevropski cilj uspešnosti za drugo referenčno obdobje, tj. 0,5 minute povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, ni bil dosežen. Pomanjkanje zmogljivosti se bo v naslednjih letih predvidoma povečalo.
- (16) V skladu z napovedmi prometa za tretje referenčno obdobje, ki sta jih predložila upravljavec omrežja in organ za oceno uspešnosti, je mogoče pričakovati, da bo večina izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa lahko izpolnila svoje zahteve v zvezi z zmogljivostjo za tretje referenčno obdobje. Glede na informacije, ki so jih posredovali nacionalni nadzorni organi, pa bodo nekateri centri območne kontrole zlasti zaradi neustreznega števila osebja še naprej težko dosegali kakovost storitev, ki so jo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa predlagali v načrtu delovanja omrežja, še zlasti v prvih treh letih tretjega referenčnega obdobja. Zato je doseganje sistemske optimalne povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, ki znaša 0,5 minute na let, mogoče pričakovati šele konec tretjega referenčnega obdobja. Da bi se obravnavalo pomanjkanje zmogljivosti in dosegli cilji iz tega sklepa, upravitelj omrežja in organ za oceno uspešnosti priporočata, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sprejmejo posebne ukrepe na ravni zadevnih centrov območne kontrole.
- (17) Vseevropske cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za vsako leto referenčnega obdobja bi bilo treba izraziti kot odstotek, ki izraža medletno spremembo povprečnih „ugotovljenih stroškov na enoto“ na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti bi bilo treba upoštevati raven uspešnosti, doseženo v prvem in drugem referenčnem obdobju, ter ustrezne prispevke, ki jih zagotovijo organ za oceno uspešnosti in nacionalni nadzorni organi.

- (18) Od začetka prvega referenčnega obdobja leta 2012 se dejanski stroški na ruti, izraženi v EUR2017, na vseevropski ravni niso spremenili kljub znatnemu povečanju prometa. Dejanski stroški za prva tri leta drugega referenčnega obdobja so nižji od ustreznih ugotovljenih stroškov. Zato je skupni presežek izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa na vseevropski ravni večji od načrtovanega. To skupaj z analizo, ki jo je izvedel organ za oceno uspešnosti, kaže, da lahko večina izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju doseže nadaljnje izboljšave glede stroškovne učinkovitosti in hkrati obravnava potrebe po zmogljivosti. Poleg tega se je v zadnjih letih močno povečal zračni promet in znatno so se podaljšale zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah, kar bi lahko pomenilo, da v drugem referenčnem obdobju v omrežje ni bilo vloženih dovolj sredstev. Cilji glede stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje bi si morali prizadevati za izboljšanje stroškovne učinkovitosti, pri čemer te izboljšave ne smejo ovirati zagotavljanja ustrezne zmogljivosti.
- (19) Uporabniki zračnega prostora so izrazili pomisleke glede odpovedanih ali odloženih naložbenih projektov za zagotovitev potrebne zmogljivosti. Stroški, ki izhajajo iz teh projektov, so bili pogosto delno ali v celoti vključeni v ugotovljene stroške predhodnih referenčnih obdobj in so bili tako vključeni v pristojbine. Če so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa del svojih presežkov ustvarili zato, ker niso izvedli potrebnih naložb ali ker so te naložbe izvedli z zamudo, bi se lahko s temi presežki financirale potrebne naložbe v tretjem referenčnem obdobju, če niso bili kot dividende izplačani zainteresiranim stranem ali v državni proračun. Poleg tega bi morali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pri določitvi obrestnih mer za izračun stroškov investicijskega vzdrževanja upoštevati omejitve tveganj za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa v okviru mehanizmov za delitev tveganj, povezanih s prometom in stroški, ter na splošno ugodne pogoje financiranja.
- (20) Pričakovano izboljšanje stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje bi bilo treba izračunati od vseevropske izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto, ki se določi tako, da se izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške deli z napovedmi prometa, izraženimi v enotah storitev, za leto 2019. Izhodiščna vrednost za vseevropske ugotovljene stroške se oceni tako, da se uporabijo dejanski stroški za leta 2015, 2016 in 2017 na podlagi analize linearne regresije, ter se prilagodi, da se upoštevajo najnovejše razpoložljive ocene stroškov, spremembe v prometu in njihova povezava s stroški.
- (21) Vseevropski ugotovljeni stroški za tretje referenčno obdobje bi morali v tem obdobju le nekoliko preseči raven izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške. To je upravičeno z vidika izboljšanja kakovosti storitev, zlasti z obravnavanjem pomanjkanja zmogljivosti v evropskem zračnem prostoru. V obdobju, ki obsega tretje in drugo referenčno obdobje, bi morala medletna sprememba povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti znašati $-2,7\%$ na leto.
- (22) Poleg vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba določiti mejne vrednosti opozarjanja, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe. V Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 so predvidene tri različne vrste mejnih vrednosti, ki temeljijo na naslednjih parametrih: odstopanju dejanskega prometa od napovedi prometa v zadevnem koledarskem letu, izraženemu kot odstotek premikov IFR, odstopanju dejanskega prometa od napovedi prometa v zadevnem koledarskem letu, izraženemu kot odstotek enot storitev, in spremembi referenčnih vrednosti zaradi sezonskih posodobitev načrta delovanja omrežja. Spremembe temeljnih dejavnikov navedenih mejnih vrednosti opozarjanja lahko pomembno vplivajo na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer na dejanske prihodke in tudi na pričakovanja v zvezi z zagotavljanjem zmogljivosti.
- (23) Pri določitvi mejnih vrednosti opozarjanja bi bilo treba upoštevati razpone napovedi prometa v smislu enot storitev na ruti in premikov IFR, od nizke do visoke rasti, glede na napovedi službe Eurocontrola STATFOR. Dolgo obdobje, ki ga pokrivajo napovedi, tj. do konca leta 2024, vključuje nekaj negotovosti, zlasti v zvezi z gospodarsko rastjo, namero Združenega kraljestva, da izstopi iz Unije, geopolitičnimi tveganji, ki lahko povzročijo zaprtja zračnega prostora in spremembe pretoka prometa, kot se je zgodilo v drugem referenčnem obdobju, ter razvojem gospodarskih vezi z nastajajočimi trgi. Ta tveganja so upoštevana v napovedih na podlagi informacij, ki so bile na voljo do februarja 2019. Vendar so gospodarski obeti še vedno negotovi, utež tveganja pa je zelo spremenljiva.
- (24) Poleg vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba določiti primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti. Pri določitvi teh skupin bi bilo treba upoštevati zapletenost zračnega prostora, ravni in spremembe prometa, življenjske stroške in stroške na enoto za zaposlovanje kontrolorjev zračnega prometa za vsakega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

- (25) Vrednosti vseevropskih ciljev uspešnosti in mejnih vrednosti opozarjanja, določene ob sprejetju tega izvedbenega sklepa, se ne smejo spremeniti, tudi če se pravo Unije pozneje preneha uporabljati za Združeno kraljestvo in ni začel veljati noben sporazum o izstopu. Ta možen dogodek dejansko ne bi znatno vplival na določitev zadevnih vrednosti. Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti so določeni na podlagi dejavnikov, neodvisnih od števila držav članic. Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja so odvisni od trajektorij, vendar ni pomembno, ali te trajektorije vključujejo samo zračni prostor držav članic ali tudi zračni prostor tretjih držav. Kar zadeva vseevropske cilje uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, so izračuni pokazali, da bi bil vpliv izstopa Združenega kraljestva iz Unije zanemarljiv in da zato v nobenem primeru ne bi bilo treba spremeniti teh ciljev. Vendar pa bi bilo treba pri določitvi izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške, izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto in primerjalnih skupin upoštevati, ali se za Združeno kraljestvo na dan začetka veljavnosti tega izvedbenega sklepa uporablja pravo Unije ali sporazum o izstopu ali se ne uporablja nobeden od navedenih scenarijev.
- (26) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Področje uporabe

Ta sklep se uporablja za tretje referenčno obdobje iz člena 7 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

Člen 2

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, kot so navedeni v točki 1.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, ki jih morajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje storitev doseči do konca leta 2024, so določeni na naslednjih ravneh učinkovitosti varnostnega upravljanja:

- (a) najmanj na ravni C za cilje varnostnega upravljanja „kultura varnosti“, „varnostna politika in cilji“, „zagotavljanje varnosti“ in „spodbujanje varnosti“;
- (b) najmanj na ravni D za cilj varnostnega upravljanja „obvladovanje varnostnega tveganja“.

Člen 3

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, kot so določeni v točki 2.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, so izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo in izmerjeni kot povprečna dodatna preletena razdalja glede na razdaljo po velikem krogu ter ne presegajo naslednjih odstotkov: 2,53 % leta 2020, 2,47 % leta 2021, 2,40 % leta 2022, 2,40 % leta 2023 in 2,40 % leta 2024.

Člen 4

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti v skladu s točko 3.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 so povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa ter znaša največ 0,9 minute na let leta 2020, 0,9 minute na let leta 2021, 0,7 minute na let leta 2022, 0,5 minute na let leta 2023 in 0,5 minute na let leta 2024.

Člen 5

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

1. Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, kot so določeni v točki 4.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, so medletna sprememba povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti in znašajo –1,9 % za leto 2020, –1,9 % za leto 2021, –1,9 % za leto 2022, –1,9 % za leto 2023 ter –1,9 % za leto 2024. Medletna sprememba se izračuna od izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto iz odstavka 3.
2. Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške se določi na:
 - (a) 6 245 065 000 EUR v EUR2017, če se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo na datum pred datumom začetka veljavnosti tega izvedbenega sklepa in do tega datuma ni začel veljati noben sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom;
 - (b) 7 047 092 000 EUR v EUR2017 v vseh drugih primerih.
3. Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto se določi na:
 - (a) 49,29 EUR v EUR2017, če se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo na datum pred datumom začetka veljavnosti tega izvedbenega sklepa in do tega datuma ni začel veljati noben sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom;
 - (b) 50,65 EUR v EUR2017 v vseh drugih primerih.

Člen 6

Mejne vrednosti opozarjanja

1. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s točko (a)(i) člena 18(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, če:
 - (a) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, za vsaj 10 % premikov IFR;
 - (b) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, za vsaj 10 % enot storitev.
2. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s točko (a)(i) člena 18(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, če sprememba referenčnih vrednosti zaradi sezonskih posodobitev načrta delovanja omrežja v skladu s točko (a) člena 9(4) in členom 9(8) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 ^(*) v primerjavi z referenčnimi vrednostmi iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, znaša vsaj:
 - (a) 0,05 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, kadar je referenčna vrednost iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, krajša od 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ali
 - (b) 0,04 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, podaljšane za 5 % referenčne vrednosti iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, kadar referenčna vrednost znaša vsaj 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti.

^(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1).

Člen 7

Primerjalne skupine

Primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti se določijo na naslednji način:

- (a) če se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo na datum pred datumom začetka veljavnosti tega izvedbenega sklepa in do tega datuma ni začel veljati noben sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom:
 - (i) skupina A: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Nemčije, Francije, Španije in Italije;
 - (ii) skupina B: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Norveške, Švedske, Danske, Finske in Irske;
 - (iii) skupina C: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Češke, Hrvaške, Slovenije, Madžarske, Slovaške, Bolgarije, Poljske, Romunije in Portugalske;
 - (iv) skupina D: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa s Cipra, Malte, iz Estonije, Latvije, Litve in Grčije;
 - (v) skupina E: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Avstrije, Švice, Belgije, Luksemburga in Nizozemske;
- (b) v vseh drugih primerih:
 - (i) skupina A: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Nemčije, Združenega kraljestva, Francije, Španije in Italije;
 - (ii) skupina B: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Norveške, Švedske, Danske, Finske in Irske;
 - (iii) skupina C: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Češke, Hrvaške, Slovenije, Madžarske, Slovaške, Bolgarije, Poljske, Romunije in Portugalske;
 - (iv) skupina D: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa s Cipra, Malte, iz Estonije, Latvije, Litve in Grčije;
 - (v) skupina E: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Avstrije, Švice, Belgije, Luksemburga in z Nizozemske.

Člen 8

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 29. maja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER