2025/1039

23.5.2025

# PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1039

**ze dne 16. května 2025**

**o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi**

*(oznámeno pod číslem C(2025)2923)*

**(Pouze francouzské, italské a německé znění je závazné)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Dohodu mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ([1]),

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([2]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) druhý pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([3]), a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

po konzultaci s Výborem pro jednotné nebe,

vzhledem k těmto důvodům:

## 1. SOUVISLOSTI

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány včetně výkonnostních cílů na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na dané referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029) byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Všechny členské státy a Švýcarsko vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti pro čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Švýcarsko předložilo Komisi návrh plánu výkonnosti přijatý společně s Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem (dále jen „členské státy EU, které jsou členy bloku FABEC“) na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC“). Po ověření úplnosti tohoto návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC požádala Komise státy, které FABEC tvoří, aby do 15. listopadu 2024 předložily aktualizovaný návrh plánu výkonnosti.

(4) Posouzení Komise obsažené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC (dále jen „návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“), který předložilo Švýcarsko a členské státy tvořící blok FABEC.

([1]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC.

(6) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 ([5]) posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC na základě kritérií stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise doplnila své posouzení o přezkum návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o prvky stanovené v bodě 2 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení. Pokud jde o bod 2.1 písm. d) podbod vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že v rámci tohoto přezkumu neprovedla podrobnou analýzu metodiky používané Švýcarskem pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve čtvrtém referenčním období. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry, pokud jde o soulad této metodiky rozdělování nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(8) Toto rozhodnutí se vztahuje pouze na výkonnostní cíle a prvky obsažené v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, které se přímo týkají poskytovatele letových navigačních služeb, který má zajistit poskytování služeb ve vzdušném prostoru Švýcarska.

## 2. ZJIŠTĚNÍ Z POSOUZENÍ

### Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku

(9) Soulad výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby byl posouzen na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve třetím (2020–2024) a čtvrtém (2025–2029) referenčním období a ze srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění s průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a ekonomické prostředí.

(10) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navrhované pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou tyto:

| **Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku** | **Základní hodnota pro rok 2019** | **Základní hodnota pro rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů,** vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022) | **110,08 CHF** | **124,74 CHF** | **131,82 CHF** | **133,17 CHF** | **131,03 CHF** | **128,63 CHF** | **129,42 CHF** |
| | 109,54 EUR | 124,13 EUR | 131,17 EUR | 132,51 EUR | 130,39 EUR | 128,00 EUR | 128,79 EUR |

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Pokud jde o kritérium pro posouzení uvedené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve Švýcarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,7 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(12) Pokud jde o kritérium pro posouzení uvedené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve Švýcarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,8 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(13) Pokud jde o kritérium pro posouzení uvedené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady ve Švýcarsku ve výši 124,13 EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2022, je o 41,8 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 87,51 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(14) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené v souladu s bodem 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise proto posoudila, zda jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 11. a 12. bodě odůvodnění způsobeny výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo náklady na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Švýcarsko v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC odkazuje na dodatečné stanovené náklady vzniklé v průběhu čtvrtého referenčního období poskytovateli letových navigačních služeb Skyguide v souvislosti s opatřeními nezbytnými k dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „kapacitní opatření“). Předložená kapacitní opatření zahrnují tyto hlavní prvky:

a) výcvik a nábor nových řídících letového provozu společností Skyguide s cílem nahradit řídící letového provozu, u nichž se ve čtvrtém referenčním období očekává odchod do důchodu, a přizpůsobit se předpokládanému růstu provozu. V důsledku toho dojde podle plánu v průběhu čtvrtého referenčního období k celkovému nárůstu počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastních střediscích řízení v Ženevě a Curychu přibližně o 10 %;

b) investice do infrastruktury a systémů na podporu odolnosti provozu včetně dalších nouzových a záložních řešení;

c) technická vylepšení systému uspořádání letového provozu, která umožní zvýšit kapacitu a efektivitu. Tato vylepšení podpoří provoz oblastních středisek řízení v Ženevě a Curychu nezávislý na umístění, což znamená, že celý švýcarský vzdušný prostor bude možné řídit z kteréhokoli z těchto oblastních středisek řízení;

d) zavádění nástrojů pro optimalizaci uspořádání toku letového provozu.

(16) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Švýcarskem na kapacitní opatření uvedená v 15. bodě odůvodnění v peněžním vyjádření výrazně nižší než zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii, které vypočítal orgán pro kontrolu výkonnosti. Komise dále podotýká, že některá kapacitní opatření, na která se Švýcarsko odvolává, lze považovat za součást běžného provozu dotčeného poskytovatele letových navigačních služeb, případně nemusí přímo přispívat ke zvýšení kapacity vzdušného prostoru. Proto není možné bez dalších podrobných informací a analýzy dospět k závěru, zda lze kapacitní opatření předložená Švýcarskem považovat v celém rozsahu za nezbytná a přiměřená pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity pro čtvrté referenční období. Komise proto konstatuje, že zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii uvedené v 11. a 12. bodě odůvodnění nelze přičítat výhradně dodatečným nákladům vyplývajícím z předložených kapacitních opatření.

(17) Kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by proto nemělo být v případě Švýcarska považováno za splněné.

(18) Komise dále konstatuje, že Švýcarsko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC žádná restrukturalizační opatření, která by odůvodňovala odchylku od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii podle kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(19) Na základě zjištění uvedených v 10. až 18. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

**Přezkum opatření k dosažení cílů v oblasti životního prostředí**

(20) V souladu s bodem 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC o přezkum opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí obsažených v tomto plánu.

(21) Na základě přezkumu uvedeného ve 20. bodě odůvodnění má Komise silné pochybnosti o tom, zda jsou opatření předložená Švýcarskem a členskými státy EU, které jsou členy bloku FABEC, k dosažení výkonnostních cílů bloku FABEC v oblasti životního prostředí dostatečná k tomu, aby umožnila účinné dosažení těchto cílů. S ohledem na zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti Komise zejména konstatuje, že opatření předložená Francií v souvislosti s poskytovatelem letových navigačních služeb DSNA nejsou dostatečná k tomu, aby umožnila cílená zlepšení efektivity letů ve čtvrtém referenčním období.

(22) Komise se proto domnívá, že by měl blok FABEC zavést další opatření pro dosažení svých cílů v oblasti životního prostředí pro čtvrté referenční období, například prostřednictvím účinného zavedení vzdušného prostoru volných tratí a zavedení přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí s dalšími sousedními členskými státy.

**Přezkum opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity**

(23) V souladu s bodem 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC o přezkum opatření pro dosažení cílů v oblasti traťové kapacity obsažených v tomto plánu.

(24) Na základě přezkumu uvedeného ve 23. bodě odůvodnění má Komise silné pochybnosti o tom, zda jsou opatření předložená Švýcarskem a členskými státy EU, které jsou členy bloku FABEC, k dosažení výkonnostních cílů bloku FABEC v oblasti traťové kapacity dostatečná k tomu, aby umožnila účinné dosažení těchto cílů. S ohledem na zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti Komise zejména konstatuje, že opatření předložená Německem v souvislosti s poskytovatelem letových navigačních služeb „DFS“ nejsou dostatečná k tomu, aby umožnila účinné uspokojení poptávky po letovém provozu očekávané ve čtvrtém referenčním období.

(25) Komise se proto domnívá, že by Švýcarsko a členské státy EU, které jsou členy bloku FABEC, měly zavést další opatření pro dosažení svých cílů v oblasti kapacity pro čtvrté referenční období, například pokud jde o školení a nábor dalších řídících letového provozu, účinnější využívání zdrojů a ujednání o spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb.

**Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby**

(26) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC o přezkum výkonnostních cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb stanovených Švýcarskem pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(27) Za prvé, Komise konstatuje, že navrhované cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb Švýcarska pro čtvrté referenční období vedou ke zhoršení průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM za rok ve srovnání s třetím referenčním obdobím. Navrhované cíle pro čtvrté referenční období jsou totiž stanoveny na 1,60 minuty na let, zatímco skutečná výkonnost zaznamenaná ve třetím referenčním období se pohybovala od 0,37 do 1,50 minuty na let.

(28) Za druhé, při rozdělení cílů kapacity letištních a přibližovacích služeb na úrovni letišť bylo zjištěno, že tyto cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb vedou k výrazně horší úrovni zpoždění z důvodů ATFM na let pro letiště Curych a Ženeva, než je úroveň výkonnosti podobných letišť zjištěná orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(29) Komise se proto domnívá, že Švýcarsko by mělo dále odůvodnit cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období s ohledem na připomínky uvedené ve 27. a 28. bodě odůvodnění, případně by mělo tyto cíle revidovat směrem dolů.

**Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby**

(30) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC o přezkum výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby stanovených Švýcarskem pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení.

(31) Komise konstatuje, že cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve Švýcarsku vedou v průběhu čtvrtého referenčního období ke zhoršujícímu se vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů o +1,0 %. Bylo rovněž zjištěno, že průměrné stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby na letištích v Curychu a v Ženevě pro čtvrté referenční období jsou odhadovány jako výrazně vyšší než medián stanovených jednotkových nákladů podobných letišť zjištěný orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(32) Komise se proto domnívá, že Švýcarsko by mělo dále odůvodnit své cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby pro čtvrté referenční období s ohledem na připomínky uvedené ve 31. bodě odůvodnění, případně by mělo tyto cíle revidovat směrem dolů.

**Přezkum systému pobídek pro traťovou kapacitu a systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb**

(33) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise přezkoumala systémy pobídek obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pro účely podpory dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „systémy pobídek v oblasti kapacity“). Bylo zjištěno, že systémy pobídek v oblasti kapacity pro čtvrté referenční období zavedené Švýcarskem pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby vyvolávají obavy.

(34) Komise konstatuje, že systém pobídek pro traťovou kapacitu bloku FABEC a systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb Švýcarska, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši pouhých 0,50 % stanovených nákladů. S ohledem na odborné poradenství poskytnuté orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že maximální finanční nevýhody těchto systémů pobídek nejsou v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který vyžaduje, aby tyto systémy pobídek měly „*podstatný dopad na příjmy v ohrožení*“.

(35) Švýcarsko by proto mělo s ohledem na návrh plánu výkonnosti bloku FABEC revidovat své systémy pobídek v oblasti kapacity uvedené ve 34. bodě odůvodnění tak, aby byly maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle názoru Komise by tato revize měla vést k maximální finanční nevýhodě ve výši 1 % ročních stanovených nákladů nebo vyšší.

## 3. **ZÁVĚRY**

(36) S ohledem na výše uvedené by se v případě některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o Švýcarsko, nemělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

(37) V souladu s čl. 14 odst. 3 druhým pododstavcem prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto mají Švýcarsko a členské státy bloku FABEC do tří měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí předložit Komisi svůj revidovaný návrh plánu výkonnosti, přičemž zohlední doporučení předložená Komisí.

(38) Komise konzultovala se Švýcarskem doporučení stanovená v tomto rozhodnutí v souladu s čl. 19 odst. 2 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

Výkonnostní cíle pro Švýcarsko uvedené v příloze tohoto rozhodnutí, které jsou obsažené v návrhu plánu výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688.

*Článek 2*

Švýcarsko reviduje směrem dolů cíle v oblasti efektivity nákladů stanovené pro jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady.

Při revizi svých cílů v oblasti efektivity nákladů Švýcarsko:

a) zajistí, aby revidované cíle v oblasti efektivity nákladů byly v souladu jak s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, tak s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, uvedenými v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317;

b) odpovídajícím způsobem sníží úroveň stanovených nákladů, zejména pokud jde o kalendářní rok 2029;

c) použije nejnovější prognózy provozu vyjádřené ve výkonových jednotkách v souladu s čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Pokud se Švýcarsko ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti, který má být předložen v souladu s čl. 14 odst. 3 druhým pododstavcem prováděcího nařízení (EU) 2019/317, odvolává na odchylku podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení, zajistí, aby tato odchylka byla podložena odpovídajícími informacemi a odůvodněním. Švýcarsko zejména prokáže, že se veškerá opatření, jimiž odůvodňuje odchylku od cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii, týkají výhradně dodatečných provozních zdrojů nebo technických kapacit nezbytných pro splnění cílů v oblasti kapacity.

*Článek 3*

Toto rozhodnutí je určeno Švýcarské konfederaci.

V Bruselu dne 16. května 2025.

*Za Komisi*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*člen Komise*

*PŘÍLOHA*

**Výkonnostní cíle, u nichž bylo zjištěno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

| **Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku** | **Základní hodnota pro rok 2019** | **Základní hodnota pro rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů**, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022) | **110,08 CHF** | **124,74 CHF** | **131,82 CHF** | **133,17 CHF** | **131,03 CHF** | **128,63 CHF** | **129,42 CHF** |
| | 109,54 EUR | 124,13 EUR | 131,17 EUR | 132,51 EUR | 130,39 EUR | 128,00 EUR | 128,79 EUR |