Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1039

23.5.2025

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1039

zo 16. mája 2025

o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Švajčiarsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba

[oznámené pod číslom C(2025) 2923]

(Iba francúzske, nemecké a talianske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Dohodu o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou ([1]),

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) ([2]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c) druhý pododsek,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([3]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

po konzultácii s Výborom pre jednotné nebo,

keďže:

1. SÚVISLOSTI

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029) boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Všetky členské štáty a Švajčiarsko vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Švajčiarsko predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti prijatý spoločne s Belgickom, Francúzskom, Holandskom, Luxemburskom a Nemeckom (ďalej len „členské štáty EÚ, ktoré sú súčasťou FABEC“) na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa (ďalej len „FABEC“). Po overení úplnosti návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Komisia požiadala, aby blok FABEC predložil aktualizovaný návrh plánu výkonnosti do 15. novembra 2024.

(4) Posúdenie Komisie zahrnuté v tomto rozhodnutí je založené na aktualizovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC (ďalej len „návrh plánu výkonnosti FABEC“), ktorý predložilo Švajčiarsko a členské štáty patriace do bloku FABEC.

([1]) Ú. v. ES L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) Ú. v. ES L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorý pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC.

(6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317 ([5]) Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhu plánu výkonnosti FABEC na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(7) Komisia doplnila svoje posúdenie preskúmaním návrhu plánu výkonnosti FABEC, pokiaľ ide o prvky stanovené v bode 2 prílohy IV k uvedenému nariadeniu. Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. d) podbod vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že v rámci tohto preskúmania nevykonala podrobnú analýzu metodiky, ktorú používa Švajčiarsko na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(8) Toto rozhodnutie sa týka len výkonnostných cieľov a prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré sa priamo uplatňujú na poskytovateľa leteckých navigačných služieb určeného na poskytovanie služieb vo vzdušnom priestore Švajčiarska.

2. ZISTENIA Z POSÚDENIA

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania

(9) Súlad cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti zahrnutých v návrhu plánu výkonnosti FABEC týkajúcich sa stanovených jednotkových nákladov (*determined unit cost* ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby sa posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO4, dlhodobého vývoja DUC počas tretieho referenčného obdobia (2020 – 2024) (ďalej len „RO3“) a RO4 (2025 – 2029) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

(10) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania na RO4 a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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 E-UR	128,79 EUR

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj DUC Švajčiarska na úrovni zóny spoplatňovania +0,7 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(12) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj DUC Švajčiarska na úrovni zóny spoplatňovania +1,8 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(13) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že švajčiarska východisková hodnota pre DUC 124,13 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 41,8 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 87,51 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(14) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 11, 12 a 13 možno považovať za potrebné a primerané v súlade s bodom 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Komisia preto posúdila, či sú zaznamenané odchýlky od celoúnijného vývoja DUC a od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedené v odôvodneniach 11 a 12 spôsobené výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo nákladmi na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(15) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Švajčiarsko v návrhu plánu výkonnosti FABEC uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi leteckých navigačných služieb Skyguide v súvislosti s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity na miestnej úrovni (ďalej len „opatrenia týkajúce sa kapacity“). Predložené opatrenia týkajúce sa kapacity zahŕňajú tieto hlavné prvky:

a) odbornú prípravu a prijímanie nových riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“) spoločnosťou Skyguide s cieľom nahradiť ATCO, ktorí podľa očakávaní odídu počas RO4 do dôchodku a s cieľom prispôsobiť sa predpokladanému rastu objemu dopravy. V priebehu RO4 sa plánuje celkové zvýšenie počtu ATCO v prevádzke v oblastných strediskách riadenia (ďalej len „ACC“) v Ženeve a Zürichu o približne 10 %;

b) investície do infraštruktúry a systémov na podporu odolnosti prevádzky vrátane dodatočných pohotovostných a núdzových riešení;

c) technické zlepšenia systému manažmentu letovej prevádzky umožňujúce zvýšenie kapacity a efektívnosti. Tieto zlepšenia podporia prevádzku nezávislú od miesta v ACC v Ženeve a Zürichu, čo znamená, že celý švajčiarsky vzdušný priestor môže byť riadený z ktoréhokoľvek z týchto ACC;

d) zavedenie nástrojov na optimalizáciu manažmentu toku letovej prevádzky.

(16) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Švajčiarsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 15, v peňažnom vyjadrení podstatne nižšie ako zistené odchýlky od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti, ktoré vypočítal PRB. Komisia okrem toho poznamenáva, že niektoré opatrenia týkajúce sa kapacity, na ktoré sa Švajčiarsko odvoláva, by sa mohli považovať za súčasť bežnej prevádzky príslušného poskytovateľa leteckých navigačných služieb alebo nemusia priamo prispievať k zvýšeniu kapacity vzdušného priestoru. Preto bez ďalších podrobných informácií a analýzy nie je možné dospieť k záveru, či opatrenia týkajúce sa kapacity, ktoré predložilo Švajčiarsko, možno v celom rozsahu považovať za potrebné a primerané na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti kapacity na miestnej úrovni na RO4. Komisia preto konštatuje, že zistené odchýlky od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti uvedené v odôvodneniach 11 a 12 nemožno pripísať výlučne dodatočným nákladom vyplývajúcim z predložených opatrení týkajúcich sa kapacity.

(17) Švajčiarsko by sa preto nemalo považovať za krajinu, ktorá splnila kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(18) Komisia okrem toho konštatuje, že Švajčiarsko v návrhu plánu výkonnosti FABEC nepredložilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktoré by opodstatňovali odchýlku od celoúnijného vývoja DUC ani od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC podľa kritéria stanoveného v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(19) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 10 až 18 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia

(20) V súlade s bodom 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti FABEC preskúmaním opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia zahrnutých v danom pláne.

(21) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 20 má Komisia silné pochybnosti o tom, či opatrenia, ktoré Švajčiarsko a členské štáty EÚ patriace do bloku FABEC predložili na dosiahnutie výkonnostných cieľov FABEC v oblasti životného prostredia, sú primerané na to, aby sa tieto ciele mohli účinne dosiahnuť. So zreteľom na zistenia PRB Komisia predovšetkým konštatuje, že opatrenia, ktoré Francúzsko predložilo v súvislosti s poskytovateľom leteckých navigačných služieb DSNA, nie sú dostatočné na to, aby umožnili cieľové zlepšenie efektívnosti letov v RO4.

(22) Komisia sa preto domnieva, že FABEC by mal zaviesť dodatočné opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti životného prostredia na RO4, a to napríklad prostredníctvom účinného zavedenia vzdušného priestoru s voľnými traťami a zavedenia cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami s ďalšími susednými členskými štátmi.

Preskúmanie opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity

(23) V súlade s bodom 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti FABEC preskúmaním opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity zahrnutých v danom pláne.

(24) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 23 má Komisia silné pochybnosti o tom, či opatrenia, ktoré Švajčiarsko a členské štáty EÚ patriace do bloku FABEC predložili na dosiahnutie výkonnostných cieľov FABEC v oblasti kapacity, sú primerané na to, aby sa tieto ciele mohli účinne dosiahnuť. So zreteľom na zistenia PRB Komisia predovšetkým konštatuje, že opatrenia, ktoré Nemecko predložilo v súvislosti s poskytovateľom leteckých navigačných služieb DFS, nie sú dostatočné na to, aby sa účinne uspokojoval očakávaný dopyt po doprave v RO4.

(25) Komisia sa preto domnieva, že Švajčiarsko a členské štáty EÚ patriace do bloku FABEC by mali zaviesť dodatočné opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti kapacity na RO4, napríklad pokiaľ ide o odbornú prípravu a prijímanie ďalších ATCO, efektívnejšie využívanie zdrojov a dohody o spolupráci medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(26) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti FABEC preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovených Švajčiarskom pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(27) Komisia v prvom rade konštatuje, že navrhované ciele Švajčiarska v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú v porovnaní s RO3 k zhoršeniu priemerného ročného meškania ATFM pri prílete. Navrhované ciele na RO4 sú v skutočnosti stanovené na 1,60 minúty na jeden let, zatiaľ čo skutočná výkonnosť zaznamenaná v RO3 sa pohybovala v rozmedzí od 0,37 do 1,50 minúty na let.

(28) Po druhé, pri rozdeľovaní cieľov v oblasti terminálnej kapacity na úrovni letísk sa zistilo, že tieto ciele v oblasti terminálnej kapacity vedú k výrazne horšej úrovni meškania ATFM na let pre letiská Zürich a Ženeva, než je úroveň výkonnosti podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(29) Komisia sa preto domnieva, že Švajčiarsko by malo ďalej zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vzhľadom na pripomienky uvedené v odôvodneniach 27 a 28 alebo by malo tieto ciele revidovať smerom nadol.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(30) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti FABEC preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovených Švajčiarskom pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia.

(31) Komisia poznamenáva, že ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku terminálnu zónu spoplatňovania vedú k zhoršeniu vývoja DUC +1,0 % v priebehu RO4. Okrem toho sa zistilo, že priemerné DUC na RO4 pre terminálne letecké navigačné služby na letiskách v Zürichu a Ženeve sú podľa odhadov výrazne vyššie ako medián DUC podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(32) Komisia sa preto domnieva, že Švajčiarsko by malo ďalej odôvodniť svoje ciele v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti na RO4 vzhľadom na pripomienky uvedené v odôvodnení 31 alebo by malo tieto ciele revidovať smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu

(33) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala systémy stimulov zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti FABEC na účely podpory dosahovania cieľov v oblasti kapacity (ďalej len „systémy stimulov pre kapacitu“). Zistilo sa, že systémy stimulov pre kapacitu na RO4, ktoré zaviedlo Švajčiarsko pre traťové a terminálne služby, vyvolávajú obavy.

(34) Komisia konštatuje, že systém stimulov pre traťovú kapacitu FABEC a systém stimulov pre terminálnu kapacitu Švajčiarska, ako sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti FABEC, zahŕňajú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške iba 0,50 % stanovených nákladov. So zreteľom na odborné poradenstvo, ktoré poskytol PRB, sa Komisia domnieva, že maximálne finančné znevýhodnenia týchto systémov stimulov nie sú v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, v ktorom sa vyžaduje, aby takéto systémy stimulov mali „výrazný vplyv na ohrozený výnos“.

(35) Preto by Švajčiarsko malo so zreteľom na návrh plánu výkonnosti FABEC zrevidovať systémy stimulov pre kapacitu uvedené v odôvodnení 34 tak, aby maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov boli stanovené na úrovni, ktorá má výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Podľa názoru Komisie by uvedená revízia mala viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu dosahujúcemu alebo prevyšujúcemu 1 % ročných stanovených nákladov.

3. **ZÁVERY**

(36) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa určité výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti FABEC, pokiaľ ide o Švajčiarsko, nemali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(37) A preto v súlade s článkom 14 ods. 3 druhým pododsekom vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 má Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC do troch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia predložiť Komisii revidovaný návrh plánu výkonnosti, v ktorom sa bude prihliadať na odporúčania vydané Komisiou.

(38) Komisia so Švajčiarskom konzultovala odporúčania uvedené v tomto rozhodnutí v súlade s článkom 19 ods. 2 Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele týkajúce sa Švajčiarska uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa, nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Švajčiarsko musí zrevidovať smerom nadol ciele v oblasti nákladovej efektívnosti stanovené pre jeho traťovú zónu spoplatňovania, vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (DUC).

Pri revidovaní cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti Švajčiarsko:

a) zabezpečí, aby revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti boli v súlade s celoúnijným vývojom DUC uvedeným v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ako aj s dlhodobým celoúnijným vývojom DUC uvedeným v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317;

b) primerane zníži úroveň stanovených nákladov, konkrétne na kalendárny rok 2029;

c) použije najnovšie prognózy objemu dopravy vyjadrené v jednotkách služieb v súlade s článkom 10 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Ak sa Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý sa má predložiť v súlade s článkom 14 ods. 3 druhým pododsekom vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, odvoláva na odchýlku podľa bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu, zabezpečí, aby takáto odchýlka bola podložená primeranými informáciami a odôvodneniami. Švajčiarsko predovšetkým preukáže, že všetky opatrenia, na ktoré sa odvoláva s cieľom odôvodniť odchýlku od celoúnijných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti, sa týkajú výlučne dodatočných prevádzkových zdrojov alebo technických kapacít potrebných na splnenie cieľov v oblasti kapacity.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Švajčiarskej konfederácii.

V Bruseli 16. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele, o ktorých sa zistilo, že nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR