2025/1040

23.5.2025

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1040

ze dne 16. května 2025

o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Dánskem, Německem, Estonskem, Irskem, Řeckem, Francií, Lotyšskem, Lucemburskem, Nizozemskem a Slovenskem 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)2930)

(Pouze anglické, dánské, estonské, francouzské, irské, lotyšské, německé, nizozemské, řecké a slovenské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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) ([1]), 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 ([2]), 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 a systému poplatků za ně. 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 ([3]).

(3) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti pro čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 15. listopadu 2024 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti.

(4) Posouzení Komise uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaných návrhů plánů výkonnosti pro čtvrté referenční období, které předložily Belgie, Dánsko, Estonsko, Francie, Irsko, Lotyšsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Řecko a Slovensko (dále jen „návrhy plánů výkonnosti“).

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) 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 posuzování návrhů plánů výkonnosti.

(6) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 ([4]) posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v návrzích plánů výkonnosti na základě kritérií stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení s případným přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených dotčenými členskými státy v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb, na základě kritéria stanoveného v bodě 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise proto zkoumala, zda navržené cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti zajišťují takovou úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti, která je rovna úrovni výkonnostních cílů pro celou Unii nebo vyšší.

(8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených dotčenými členskými státy v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS ze dne 2. července 2024, vypracovaném v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([5]). Toto posouzení bylo provedeno s ohledem na místní podmínky.

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených dotčenými členskými státy v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě ze dne 2. července 2024, vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123. Toto posouzení bylo provedeno s ohledem na místní podmínky.

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů obsažených v návrzích plánů výkonnosti 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 (2020–2029) 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.

(11) Tam, kde bylo zjištěno, že cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby nejsou v souladu s kritérii stanovenými v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise dále s ohledem na odůvodnění a důkazy poskytnuté v příslušných návrzích plánů výkonnosti zkoumala, zda lze odchylku považovat za nezbytnou a přiměřenou na základě bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([4]) 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).

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Komise doplnila své posouzení návrhů plánů výkonnosti o přezkum prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. 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 metodik používaných členskými státy 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 těchto metodik 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.

2. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE BELGIE, FRANCIE, LUCEMBURSKA, NĚMECKA A NIZOZEMSKA

(13) Belgie, Německo, Francie, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko společně vypracovaly a přijaly návrh plánu výkonnosti na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC“).

(14) Toto rozhodnutí obsahuje hodnocení Komise týkající se návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC s ohledem na Belgii, Německo, Francii, Lucembursko a Nizozemsko. Švýcarsku jakožto třetí zemi, na kterou se vztahuje systém sledování výkonnosti a systém poplatků podle Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ([7]), oznámila Komise zjištění vyplývající z posouzení návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zvlášť ([8]).

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů ([9])

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku

(15) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 E-UR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) 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 v Belgii a Lucembursku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,1 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

([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).

([7]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Prováděcí rozhodnutí Komise C(2025) 2923 ze dne 16. 5. 2025 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru předloženém Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

([9]) Komise shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Francii, které jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, jsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období. Proto nejsou v tomto rozhodnutí uvedena žádná související zjištění.

(17) 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 v Belgii a Lucembursku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,1 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(18) 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 v Belgii a Lucembursku ve výši 104,26 EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2022, je o 10,8 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 94,13 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(19) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 16., 17. a 18. 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 a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 16. a 17. 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.

(20) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Belgie a Lucembursko v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC odkazují na dodatečné stanovené náklady vzniklé v průběhu čtvrtého referenčního období poskytovatelům letových navigačních služeb – společnostem skeyes a Maastricht Upper Area Control Centre (dále jen „MUAC“) – v souvislosti s opatřeními nezbytnými k dosažení místních cílů v oblasti kapacity (dále jen „kapacitní opatření“). Předložená kapacitní opatření zahrnují tyto hlavní prvky:

a) výcvik a nábor nových řídících letového provozu společnostmi skeyes a MUAC, zejména s cílem nahradit řídící letového provozu, u nichž se ve čtvrtém referenčním období očekává odchod do důchodu, ale také s cílem přizpůsobit se předpokládanému růstu provozu a podpořit modernizaci systému;

b) pořízení a zavedení nového systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) společností skeyes v roce 2028, který přinese významná funkční a technická zlepšení; nový systém ATM nahradí současný systém ATM společnosti skeyes, který se používá od roku 2009;

c) zavedení nového plánovacího nástroje společnosti skeyes, který umožní automatizované rozvrhování služeb řídících letového provozu, což povede k optimalizaci řízení pracovních sil a k souvisejícím provozním přínosům;

d) vývoj a zavádění nových nástrojů a funkcí na podporu operací ze strany společnosti MUAC;

e) zavedení strukturálních zlepšení v oblasti navrhování a využívání vzdušného prostoru ze strany společnosti MUAC;

f) výstavba nové budovy společností MUAC pro účely umístění nové provozní místnosti s podpůrnými kancelářemi a zařízením.

(21) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Belgií a Lucemburskem na kapacitní opatření uvedená ve 20. 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 Belgie a Lucembursko odvolávají, lze považovat za součást běžného provozu dotčených poskytovatelů 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 Belgií a Lucemburskem 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 16. a 17. bodě odůvodnění nelze přičítat výhradně dodatečným nákladům vyplývajícím z předložených kapacitních opatření.

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

(23) Komise dále konstatuje, že Belgie a Lucembursko nepředložily 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.

(24) Na základě zjištění uvedených v 15. až 23. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu

(25) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 v Německu na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 1,2 % ve čtvrtém referenčním období je v souladu s vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(27) 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 v Německu na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,2 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(28) 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 v Německu ve výši 74,90 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 29,9 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 57,66 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. a) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(29) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 27. a 28. 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 je zjištěná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v 27. bodě odůvodnění způsobena 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.

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

a) výcvik a nábor nových řídících letového provozu ze strany společností DFS a MUAC: v případě DFS se plánuje, že toto opatření povede v průběhu čtvrtého referenčního období k celkovému nárůstu počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastních střediscích řízení Brémy, Karlsruhe, Langen a Mnichov o více než 10 % s cílem vyřešit nedostatek kapacit těchto oblastních středisek řízení; v případě společnosti MUAC se plánuje, že počet řídících letového provozu pracujících v provozu se v průběhu čtvrtého referenčního období zvýší jen mírně, ale přijímání nových řídících letového provozu zůstane i nadále významné s cílem nahradit očekávaný vysoký počet řídících letového provozu, kteří v daném referenčním období odejdou do důchodu;

b) pořízení a zavedení nových funkcí systému ATM pro oblastní střediska řízení Brémy a Mnichov společností DFS; očekává se, že tyto funkce povedou k provozním zlepšením při poskytování letových navigačních služeb včetně zvýšení kapacity vzdušného prostoru;

c) iniciativa společností MUAC a DFS ve vztahu k oblastnímu středisku řízení Karlsruhe, spočívající ve zřízení dvou geograficky redundantních datových center, která se budou moci vzájemně podporovat a nahrazovat, s cílem posílit kvalitu služeb letecké navigace;

d) účast společnosti DFS spolu s dalšími šesti poskytovateli letových navigačních služeb na programu spolupráce zaměřeném na vývoj společného budoucího systému ATM pro dotčené poskytovatele letových navigačních služeb; společnost DFS se domnívá, že výsledný nový systém ATM by mohl být nasazen v oblastním středisku řízení Langen nejdříve v roce 2031, tedy nikoli v časovém rámci čtvrtého referenčního období;

e) společnost DFS zavede technické systémy a software nezbytné pro splnění podfunkce „AF6 – sdílení informací o dráze letu – počáteční fáze“ požadované podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/116 ([10]);

f) společnost DFS zavede změny ve svém systému dohledu a nový nástroj na podporu účinnějšího a dynamičtějšího rozdělení vzdušného prostoru na sektory;

g) vývoj a zavádění nových nástrojů a funkcí na podporu operací ze strany společnosti MUAC;

h) zavedení strukturálních zlepšení v oblasti navrhování a využívání vzdušného prostoru ze strany společnosti MUAC;

i) výstavba nové budovy společností MUAC pro účely umístění nové provozní místnosti s podpůrnými kancelářemi a zařízením.

(31) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Německem na kapacitní opatření uvedená ve 30. bodě odůvodnění v peněžním vyjádření výrazně nižší než zjištěná odchylka od dlouhodobého trendu efektivity nákladů pro celou Unii, kterou vypočítal orgán pro kontrolu výkonnosti.

(32) Komise dále podotýká, že některá kapacitní opatření, na která se Německo odvolává, lze považovat za součást běžného provozu dotčených poskytovatelů 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 Německem 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 dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené ve 27. bodě odůvodnění nelze přičítat výhradně dodatečným nákladům vyplývajícím z předložených kapacitních opatření.

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

(34) Komise dále konstatuje, že Německo 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.

(35) Na základě zjištění uvedených ve 25. až 34. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku

(36) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/116 ze dne 1. února 2021 o zřízení společného projektu č. 1 na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 a zrušuje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014 (Úř. věst. L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku	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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 v Nizozemsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,3 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(38) 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 v Nizozemsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,3 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(39) 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 v Nizozemsku ve výši 104,60 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 11,3 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 94,01 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(40) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 37. až 39. 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 a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 37. a 38. 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.

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

a) výcvik a nábor nových řídících letového provozu společnostmi LVNL a MUAC, zejména s cílem nahradit řídící letového provozu, u nichž se ve čtvrtém referenčním období očekává odchod do důchodu, ale také s cílem přizpůsobit se předpokládanému růstu provozu a podpořit modernizaci systému;

b) zlepšení výcvikových zařízení a simulátorů pro řídící letového provozu ze strany společnosti LVNL s cílem zvýšit kapacitu a výkonnost výcviku;

c) modernizace systému ATM společností LVNL, která má umožnit budoucí zlepšení kapacity vzdušného prostoru;

d) vývoj a zavádění nových nástrojů a funkcí na podporu operací ze strany společnosti MUAC;

e) zavedení strukturálních zlepšení v oblasti navrhování a využívání vzdušného prostoru ze strany společnosti MUAC;

f) výstavba nové budovy společností MUAC pro účely umístění nové provozní místnosti s podpůrnými kancelářemi a zařízením.

(42) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Nizozemskem na kapacitní opatření uvedená ve 41. 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 Nizozemsko odvolává, lze považovat za součást běžného provozu dotčených poskytovatelů 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 Nizozemskem 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 37. a 38. bodě odůvodnění nelze přičítat výhradně dodatečným nákladům vyplývajícím z předložených kapacitních opatření.

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

(44) Komise dále konstatuje, že Nizozemsko 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.

(45) Na základě zjištění uvedených ve 36. až 44. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum opatření pro dosažení bezpečnostních cílů

(46) 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 bezpečnostních cílů obsažených v tomto plánu.

(47) Na základě přezkumu uvedeného ve 46. bodě odůvodnění Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti bloku FABEC obsahuje opatření pro dosažení výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti za účelem splnění cílů pro celou Unii v roce 2029. Komise však konstatuje, že navzdory těmto opatřením jsou průběžné cíle pro roky 2025 až 2028 předložené Lucemburskem a Nizozemskem pro poskytovatele letových navigačních služeb ANALUX a LVNL abnormálně nízké. Takto nízké průběžné cíle nejsou odůvodněné s ohledem na skutečnou výkonnost těchto poskytovatelů letových navigačních služeb ve třetím referenčním období a na opatření předložená pro dosažení uvedených bezpečnostních cílů pro čtvrté referenční období.

(48) Komise se proto domnívá, že Lucembursko a Nizozemsko by měly řešit zjištění uvedená ve 47. bodě odůvodnění tak, že zlepší cílové úrovně řízení bezpečnosti pro roky 2025 až 2028 pro poskytovatele letových navigačních služeb ANALUX a LVNL, a to v případě potřeby i zavedením dodatečných opatření.

Přezkum opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí

(49) 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.

(50) Na základě přezkumu uvedeného ve 49. bodě odůvodnění má Komise silné pochybnosti o tom, zda jsou opatření předložená Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem 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.

(51) 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

(52) 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.

(53) Na základě přezkumu uvedeného v 52. bodě odůvodnění má Komise silné pochybnosti o tom, zda jsou opatření předložená Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem 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.

(54) Komise se proto domnívá, že by blok FABEC měl zavést další opatření pro dosažení svých cílů v oblasti traťové kapacity pro čtvrté referenční období, například pokud jde o výcvik 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

(55) 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 pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(56) Pokud jde o Belgii, Komise konstatuje, že navržené cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období vedou k výraznému zhoršení průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM za rok ve srovnání s třetím referenčním obdobím. Navržené cíle pro čtvrté referenční období jsou totiž stanoveny na 0,94 minuty na let s výjimkou roku 2027, pro který je navržen cíl 2,00 minuty na let, přičemž skutečná výkonnost zaznamenaná v roce 2024 činila 0,28 minuty na let. Dále bylo zjištěno, že tyto cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb vedou k výrazně horší úrovni průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let na letišti Brusel, než je úroveň výkonnosti podobných letišť zjištěná orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(57) Pokud jde o Nizozemsko, Komise konstatuje, že průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM zaznamenané v posledních třech letech třetího referenčního období bylo vysoké a v roce 2024 dosáhlo 3,50 minuty na let. Navržené cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb ve čtvrtém referenčním období sice představují zlepšení ve srovnání s třetím referenčním obdobím, avšak vedou k výrazně horší úrovni průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let na letišti Amsterdam Schiphol, než je úroveň výkonnosti podobných letišť zjištěná orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(58) Komise se proto domnívá, že Belgie a Nizozemsko by měly dále odůvodnit cíle kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období s ohledem na připomínky uvedené v 56. a 57. bodě odůvodnění nebo by měly tyto cíle revidovat směrem dolů.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(59) 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 pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(60) Pokud jde o oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v Belgii, Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů vedou v průběhu čtvrtého referenčního období k vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši – 0,8 %. Bylo však zjištěno, že průměrné stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby na letišti Brusel pro čtvrté referenční období jsou odhadovány jako výrazně vyšší než medián stanovených jednotkových nákladů podobných letišť zjištěný orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(61) Pokud jde o oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v Německu, Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů vedou v průběhu čtvrtého referenčního období k vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši – 0,8 %. Bylo však zjištěno, že průměrné stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby na letištích Mnichov, Hamburk, Düsseldorf a Kolín nad Rýnem-Bonn pro čtvrté referenční období jsou odhadovány jako výrazně vyšší než medián stanovených jednotkových nákladů relevantní skupiny podobných letišť.

(62) Pokud jde o oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v Nizozemsku, Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů vedou v průběhu čtvrtého referenčního období ke zhoršujícímu se vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +0,4 %. Navíc bylo zjištěno, že průměrné stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby na letišti Amsterdam-Schiphol pro čtvrté referenční období jsou odhadovány jako výrazně vyšší než medián stanovených jednotkových nákladů relevantní skupiny podobných letišť.

(63) Komise se proto domnívá, že Belgie, Německo a Nizozemsko by měly dále odůvodnit své cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby pro čtvrté referenční období s ohledem na připomínky uvedené v 60., 61. a 62. bodě odůvodnění nebo by měly tyto cíle revidovat směrem dolů.

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

(64) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise přezkoumala systémy pobídek zahrnuté 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 Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby vyvolávají obavy.

(65) Komise konstatuje, že systém pobídek pro traťovou kapacitu bloku FABEC a systémy pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb Belgie, Francie, Německa a Nizozemska, 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“*.

(66) Proto by Belgie, Francie, Lucembursko, Německo a Nizozemsko měly revidovat systémy pobídek v oblasti kapacity uvedené v 65. 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. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE DÁNSKA

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(67) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Dánskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 v Dánsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 1,6 % ve čtvrtém referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(69) 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 v Dánsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,8 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(70) 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 v Dánsku ve výši 73,02 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 19,9 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 60,91 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. f) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(71) Komise dále konstatuje, že Dánsko nepředložilo žádné odůvodnění odchylek uvedených v 69. a 70. bodě odůvodnění z důvodu dodatečných stanovených nákladů souvisejících s opatřeními nezbytnými k dosažení cílů v oblasti kapacity nebo nákladů na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Kritéria pro posouzení uvedená v bodě 1.4 písm. d) podbodech i) a ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by proto neměla být v případě Dánska považována za splněná.

(72) Na základě zjištění uvedených v 67. až 71. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

4. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE ESTONSKA

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(73) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Estonskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 v Estonsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,4 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(75) 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 v Estonsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +4,3 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(76) Komise však konstatuje, že Estonsko v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině ztratilo značnou část přeletů, které v minulosti obsluhovalo. Tento pokles provozu má ve čtvrtém referenčním období i nadále značný dopad na výkonnost estonského poskytovatele letových navigačních služeb v oblasti efektivity nákladů a má negativní vliv zejména na dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska vypočítaný pro třetí a čtvrté referenční období dohromady.

(77) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 75. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Estonsko splňovalo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by neexistovaly okolnosti uvedené v 76. bodě odůvodnění.

(78) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska ve třetím a čtvrtém referenčním období s ohledem na odhadovaný strukturální pokles dopravy pro Estonsko v důsledku války na Ukrajině, měřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska ve výši – 2,4 %, který překonává dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši – 1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Estonsko splňuje kritérium pro posouzení uvedené v 75. bodě odůvodnění po zohlednění účinku výrazného omezení dopravy v důsledku války na Ukrajině.

(79) 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 v Estonsku ve výši 54,69 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 5,2 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 52,00 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. d) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(80) Komise dále konstatuje, že Estonsko nepředložilo žádné odůvodnění odchylek uvedených v 74. a 79. bodě odůvodnění z důvodu dodatečných stanovených nákladů souvisejících s opatřeními nezbytnými k dosažení cílů v oblasti kapacity nebo nákladů na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Kritéria pro posouzení uvedená v bodě 1.4 písm. d) podbodech i) a ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by proto neměla být v případě Estonska považována za splněná.

(81) Na základě zjištění uvedených v 73. až 80. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

5. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘECKA

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(82) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Řeckem pro čtvrté referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě ze dne 2. července 2024 jsou tyto:

Řecko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodu ATFM na let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenční hodnoty	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity navržené Řeckem pro roky 2027, 2028 a 2029 jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám. Pro roky 2025 a 2026 však jsou navržené cíle v oblasti kapacity výrazně vyšší než referenční hodnoty.

(84) Opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity předložená Řeckem zahrnují výcvik a nábor vysokého počtu nových řídících letového provozu ze strany poskytovatele letových navigačních služeb, což v průběhu čtvrtého referenčního období představuje celkové zvýšení počtu ekvivalentů plného pracovního úvazku řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastních střediscích řízení o 35 %. Poskytovatel letových navigačních služeb rovněž plánuje zavést nový systém ATM, modernizovat svou radarovou síť, provést opatření vedoucí k reorganizaci vzdušného prostoru a zlepšit své postupy uspořádání toku a kapacity letového provozu.

(85) Komise na základě hodnocení provedeného orgánem pro kontrolu výkonnosti konstatuje, že některá relevantní opatření ke zvýšení kapacity uvedená v operačním plánu sítě ze dne 2. července 2024 nejsou součástí návrhu plánu výkonnosti Řecka. To může mít za následek nedostatek kapacity během čtvrtého referenčního období včetně let 2025 a 2026, pro které jsou navržené cíle v oblasti kapacity vyšší než odpovídající referenční hodnoty.

(86) Řecko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí, že cíle v oblasti kapacity pro kalendářní roky 2025 a 2026 nemohly být stanoveny v souladu s referenčními hodnotami uvedenými v operačním plánu sítě ze 2. července 2024 z důvodu optimističtějšího růstu letového provozu obsaženého v prognóze provozu služby STATFOR z října 2024. Řecko vysvětluje, že poskytovatel letových navigačních služeb se ve třetím referenčním období zpožďoval při provádění svého investičního plánu na třetí referenční období a při náboru řídících letového provozu, což vedlo k provozním omezením na místní úrovni. Řecko se odvolává zejména na technická omezení související s původními systémy, které poskytovatel letových navigačních služeb v současné době používá a které mají být nahrazeny nebo modernizovány až později v průběhu čtvrtého referenčního období.

(87) S ohledem na kritéria pro posouzení uvedená v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se však Komise domnívá, že informace a důkazy, které Řecko poskytlo ve svém návrhu plánu výkonnosti, včetně informací o příslušných místních okolnostech, neodůvodňují navržené významné odchylky cílů v oblasti kapacity na roky 2025 a 2026 od odpovídajících referenčních hodnot. Komise je toho názoru, že by Řecko mohlo zavést dodatečná opatření ke zlepšení svých cílů v oblasti kapacity pro uvedené roky, aby zmírnilo negativní dopady opožděného náboru řídících letového provozu a nerealizace plánovaných investic v rámci třetího referenčního období.

(88) Na základě zjištění uvedených v 82. až 87. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že cíle Řecka v oblasti kapacity nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(89) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Řeckem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) 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 v Řecku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,5 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(91) 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 v Řecku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 1,3 % ve třetím a čtvrtém referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(92) Komise konstatuje, že základní hodnota pro rok 2019, kterou Řecko předložilo ve svém návrhu plánu výkonnosti, zahrnuje úpravy nákladů ve výši 19,5 milionu EUR dodatečných nákladů vyjádřených v cenách roku 2022. Podle analýzy orgánu pro kontrolu výkonnosti nebyly tyto úpravy součástí základní hodnoty pro rok 2019 stanovené v plánu výkonnosti Řecka pro třetí referenční období, a Řecko je ve svém návrhu plánu výkonnosti pro čtvrté referenční období dostatečně neodůvodnilo.

(93) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 91. bodě odůvodnění je proto nezbytné přezkoumat, zda by Řecko splňovalo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by nebyly provedeny úpravy základní hodnoty pro rok 2019 uvedené v 92. bodě odůvodnění.

(94) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Řecka za třetí a čtvrté referenční období s použitím základní hodnoty pro rok 2019 obsažené v plánu výkonnosti Řecka pro třetí referenční období namísto upravené základní hodnoty obsažené v řeckém návrhu plánu výkonnosti pro čtvrté referenční období. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Řecka ve výši +0,1 %, který nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši – 1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Řecko nesplňuje kritérium pro posouzení uvedené v 91. bodě odůvodnění.

(95) 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 rok 2024 pro stanovené jednotkové náklady v Řecku ve výši 25,04 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 39,2 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 41,19 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. c) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(96) Komise dále konstatuje, že Řecko nepředložilo žádné odůvodnění odchylek uvedených v 90. a 91. bodě odůvodnění na základě opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity nebo restrukturalizačních opatření ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Kritéria pro posouzení uvedená v bodě 1.4 písm. d) podbodech i) a ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by proto neměla být v případě Řecka považována za splněná.

(97) Na základě zjištění uvedených v 89. až 96. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí

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

(99) Na základě přezkumu uvedeného v 98. bodě odůvodnění má Komise pochybnosti o tom, zda jsou opatření předložená Řeckem k dosažení jeho výkonnostních cílů 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 Řecko se v návrhu plánu výkonnosti nezavázalo k provedení několika relevantních opatření stanovených v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS.

(100) Komise se proto domnívá, že Řecko by mělo zlepšit opatření pro dosažení svých cílů v oblasti životního prostředí pro čtvrté referenční období, která jsou uvedena v návrhu plánu výkonnosti, a to i tím, že se zaváže ke všem provozním opatřením stanoveným v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS a urychlí zavedení přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí.

6. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE IRSKA

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(101) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Irskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) 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 v Irsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,0 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(103) 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 v Irsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,0 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(104) 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 v Irsku ve výši 27,29 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 4,0 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 28,43 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. b) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(105) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 102. a 103. 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 a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 102. a 103. 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.

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

a) výcvik a zaměstnání dalších řídících letového provozu pracujících v provozu, aby bylo možné zvládnout očekávaný nárůst dopravy během čtvrtého referenčního období;

b) zaměstnávání dalších pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu za účelem podpory realizace kapitálových investičních projektů, zejména plánovaného zavedení nového systému ATM během čtvrtého referenčního období;

c) zaměstnávání dalších režijních podpůrných pracovníků v zájmu toho, aby se řídící letového provozu nemuseli zabývat neprovozními úkoly a zvýšila se jejich produktivita;

d) pořízení a zavedení nového systému ATM, který přinese významná funkční a technická zlepšení; nový systém ATM nahradí současný systém ATM společnosti AirNav Ireland, který se používá již sedmnáct let; v souvislosti s novým systémem ATM společnost AirNav Ireland rovněž plánuje zavést nový pohotovostní systém ATM a rozšířit své budovy oblastního střediska řízení pro účely zkušebních a testovacích zařízení nového systému ATM;

e) modernizaci používané radarové infrastruktury, zejména výměnu technických součástí, jejichž životnost skončila;

f) pořízení vybavení a nástrojů na podporu odolnosti provozu.

(107) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti by dodatečné náklady vykázané Irskem na kapacitní opatření uvedená ve 106. bodě odůvodnění v peněžním vyjádření pokryly zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii, které vypočítal orgán pro kontrolu výkonnosti. Podle orgánu pro kontrolu výkonnosti se však Irsko nepotýká s významnými kapacitními problémy, jejichž řešení by si ve čtvrtém referenčním období vyžádalo značné dodatečné náklady.

(108) Komise dále podotýká, že některá kapacitní opatření, na která se Irsko 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 Irskem považovat v celém rozsahu za nezbytná a přiměřená pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity pro čtvrté referenční období.

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

(110) Komise dále konstatuje, že Irsko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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.

(111) Na základě zjištění uvedených ve 101. až 110. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

7. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE LOTYŠSKA

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(112) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Lotyšskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	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)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) 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 v Lotyšsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +10,9 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(114) 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 v Lotyšsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +9,3 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(115) Komise však konstatuje, že Lotyšsko v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině ztratilo značnou část přeletů, které v minulosti obsluhovalo. Tento pokles provozu má i ve čtvrtém referenčním období nadále značný dopad na výkonnost lotyšského poskytovatele letových navigačních služeb v oblasti efektivity nákladů a má negativní vliv zejména na dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Lotyšska vypočítaný pro třetí a čtvrté referenční období dohromady.

(116) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 114. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Lotyšsko splňovalo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by neexistovaly okolnosti uvedené v 115. bodě odůvodnění.

(117) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Lotyšska ve třetím a čtvrtém referenčním období s ohledem na odhadovaný strukturální pokles dopravy pro Lotyšsko v důsledku války na Ukrajině, měřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Lotyšska ve výši +1,3 %, který i nadále převyšuje dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši – 1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Lotyšsko nesplňuje kritérium pro posouzení uvedené v 114. bodě odůvodnění ani po zohlednění účinku výrazného omezení dopravy v důsledku války na Ukrajině.

(118) 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 v Lotyšsku ve výši 37,97 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 32,4 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 56,17 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. d) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(119) Komise dále konstatuje, že Lotyšsko nepředložilo žádné odůvodnění odchylek uvedených v 113. až 117. bodě odůvodnění z důvodu dodatečných stanovených nákladů souvisejících s opatřeními nezbytnými k dosažení cílů v oblasti kapacity nebo nákladů na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Kritéria pro posouzení uvedená v bodě 1.4 písm. d) podbodech i) a ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by proto neměla být v případě Lotyšska považována za splněná.

(120) Na základě zjištění uvedených v 112. až 119. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

8. ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE SLOVENSKA

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(121) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Slovenskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou následující:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Slovensku	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) 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 na Slovensku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,6 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(123) 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 na Slovensku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,4 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(124) 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 na Slovensku ve výši 60,11 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 70,0 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 35,35 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. c) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(125) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky uvedené v 122. až 124. 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 a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 122. a 123. 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.

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

a) výcvik a zaměstnání dalších řídících letového provozu pracujících v provozu, aby bylo možné zvládnout očekávaný nárůst dopravy během čtvrtého referenčního období; v důsledku toho dojde podle plánu v průběhu čtvrtého referenčního období k celkovému nárůstu počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastním středisku řízení Bratislava o více než 10 %;

b) zavedení nového systému ATM, který má umožnit budoucí zlepšení kapacity vzdušného prostoru;

c) modernizace infrastruktury a budov s cílem zvýšit provozní odolnost.

(127) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Slovenskem na kapacitní opatření uvedená ve 126. 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 Slovensko 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 Slovenskem 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 122. a 123. bodě odůvodnění nelze přičítat výhradně dodatečným nákladům vyplývajícím z předložených kapacitních opatření.

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

(129) Komise dále konstatuje, že Slovensko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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 uvedeného v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(130) Na základě zjištění uvedených ve 121. až 129. bodě odůvodnění je třeba mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Slovensku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

9. **ZÁVĚRY**

(131) S ohledem na výše uvedené by se v případě některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem a některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích plánů výkonnosti předložených Dánskem, Estonskem, Irskem, Lotyšskem, Řeckem a Slovenskem nemělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

(132) V souladu s čl. 14 odst. 3 druhým pododstavcem prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají dotčené členské státy předložit Komisi své revidované návrhy plánů výkonnosti do tří měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí, přičemž zohlední doporučení předložená Komisí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle uvedené v příloze tohoto rozhodnutí, které jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru předloženém Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem a v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti předložených Dánskem, Estonskem, Irskem, Lotyšskem, Řeckem a Slovenskem, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unie pro čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Řecko reviduje své cíle v oblasti traťové kapacity pro roky 2025 a 2026, vyjádřené jako průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu v minutách na let, aby byly v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity stanovenými v článku 4 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Pokud operační plán sítě ze dne 2. července 2024 vypracovaný v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 doporučuje zvláštní dodatečná opatření ke zlepšení výkonnosti v oblasti kapacity, zohlední se tato opatření při revizi výkonnostních cílů v oblasti kapacity uvedených v prvním pododstavci.

Článek 3

Belgie, Dánsko, Německo, Estonsko, Irsko, Řecko, Lotyšsko, Lucembursko, Nizozemsko a Slovensko revidují směrem dolů cíle v oblasti efektivity nákladů stanovené pro jejich oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady.

Při revizi svých cílů v oblasti efektivity nákladů tyto členské státy:

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

Odchylně od prvního pododstavce písm. a), pokud základní hodnota příslušné oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, dotčený členský stát zajistí, aby revidované cíle v oblasti efektivity nákladů byly v souladu alespoň s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.

Pokud se členský stát 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. Dotčený členský stát 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 4

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království, Dánskému království, Spolkové republice Německo, Estonské republice, Irsku, Řecké republice, Francouzské republice, Lotyšské republice, Lucemburskému velkovévodství, Nizozemskému království a Slovenské republice.

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

1. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI BLOKU FABEC PŘEDLOŽENÉM BELGIÍ, NĚMECKEM, FRANCIÍ, LUCEMBURSKEM A NIZOZEMSKEM**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku	**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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI DÁNSKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI ESTONSKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI ŘECKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Řecko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI IRSKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI LOTYŠSKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	**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)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI SLOVENSKA**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Slovensku	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**