VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1040

zo 16. mája 2025

o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko na základe 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) 2930]

(Iba anglické, dánske, estónske, francúzske, grécke, holandské, írske, lotyšské, nemecké a slovenské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), 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 ([2]), 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 a spoplatňovania 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 ([3]).

(3) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 15. novembra 2024.

(4) Pri posúdení Komisie uvedenom v tomto rozhodnutí sa vychádza z aktualizovaných návrhov plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Belgicko, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko (ďalej len „návrhy plánov výkonnosti“).

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) 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 návrhov plánov výkonnosti.

(6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317 ([4]) Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhoch plánov výkonnosti na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a v prípade potreby s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(7) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť posúdila Komisia na základe kritéria stanoveného v bode 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 súlad cieľov predložených dotknutými členskými štátmi v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Komisia podľa toho preskúmala, či navrhované ciele zahrnuté v návrhoch plánov výkonnosti zabezpečujú úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorá je rovnaká alebo vyššia ako úroveň celoúnijných výkonnostných cieľov.

(8) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov predložených dotknutými členskými štátmi v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Navrhované ciele zahrnuté v návrhoch plánov výkonnosti boli teda porovnané s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí z 2. júla 2024, ktorý bol vypracovaný v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([5]). Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(9) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov predložených dotknutými členskými štátmi v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Navrhované ciele zahrnuté v návrhoch plánov výkonnosti sa teda porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete z 2. júla 2024, ktorý bol vypracovaný v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(10) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov zahrnutých v návrhoch plánov výkonnosti týkajúcich sa stanovených jednotkových nákladov (*determined unit cost* ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby 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 (2020 – 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.

(11) Ak sa zistilo, že traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti nie sú v súlade s kritériami stanovenými v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia ďalej preskúmala, či by sa odchýlka mohla považovať za potrebnú a primeranú na základe bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, a to vzhľadom na odôvodnenia a dôkazy uvedené v návrhoch plánov výkonnosti.

([4]) 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).

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Komisia doplnila svoje posúdenie návrhov plánov výkonnosti o preskúmanie prvkov uvedených v bode 2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. 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 metodík, ktoré používajú členské štáty na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad týchto metodík 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.

2. ZISTENIA TÝKAJÚCE SA BELGICKA, FRANCÚZSKA, HOLANDSKA, LUXEMBURSKA A NEMECKA

(13) Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko, Nemecko a Švajčiarsko spoločne vypracovali a prijali návrh plánu výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa (ďalej len „FABEC“).

(14) V tomto rozhodnutí sa uvádza posúdenie Komisie týkajúce sa návrhu plánu výkonnosti FABEC, pokiaľ ide o Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko. Komisia osobitne oznámila Švajčiarsku ako tretej krajine, na ktorú sa vzťahuje systém výkonnosti a spoplatňovania podľa Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave ([7]), zistenia vyplývajúce z posúdenia návrhu plánu výkonnosti FABEC ([8]).

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti ([9])

Belgicko-luxemburská traťová zóna spoplatňovania

(15) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované pre belgicko-luxemburskú traťovú zónu spoplatňovania na RO4 a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Belgicko-luxemburská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) 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 Belgicka a Luxemburska na úrovni zóny spoplatňovania – 0,1 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

([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).

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

([8]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie C(2025) 2923 zo 16. mája 2025 o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru, ktorý predložilo Švajčiarsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie.

([9]) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre francúzsku traťovú zónu spoplatňovania, ktoré sú zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti FABEC, sú v súlade s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4. V tomto rozhodnutí sa preto neuvádzajú žiadne súvisiace zistenia.

(17) 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 Belgicka a Luxemburska na úrovni zóny spoplatňovania +1,1 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(18) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že belgická a luxemburská východisková hodnota pre DUC 104,26 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 10,8 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 94,13 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(19) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 16, 17 a 18 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 16 a 17 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.

(20) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Belgicko a Luxembursko v návrhu plánu výkonnosti FABEC uviedli dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľom leteckých navigačných služieb Skeyes a maastrichtskému stredisku riadenia horného vzdušného priestoru (ďalej len „MUAC“) 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 Skeyes a strediskom MUAC, najmä s cieľom nahradiť ATCO, ktorí podľa očakávaní odídu počas RO4 do dôchodku, ale aj s cieľom prispôsobiť sa predpokladanému rastu objemu dopravy a podporiť modernizáciu systému;

b) obstaranie a zavedenie nového systému manažmentu letovej prevádzky („ďalej len „ATM“) spoločnosťou Skeyes v roku 2028, ktorý prinesie významné funkčné a technické zlepšenia; nový systém ATM nahradí súčasný systém ATM spoločnosti Skeyes, ktorý sa používa od roku 2009;

c) zavedenie nového plánovacieho nástroja spoločnosťou Skeyes, ktorý umožní automatizované rozdeľovanie služieb ATCO, čo povedie k optimalizácii riadenia pracovnej sily a súvisiacim prevádzkovým prínosom;

d) vývoj a zavádzanie nových nástrojov a funkcií na podporu prevádzky strediskom MUAC;

e) zavádzanie štrukturálnych zlepšení v oblasti navrhovania a využívania vzdušného priestoru strediskom MUAC;

f) výstavbu novej budovy MUAC na účely umiestnenia novej riadiacej miestnosti s podpornými kanceláriami a zariadeniami.

(21) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Belgicko a Luxembursko nahlásili v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 20, 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 odvolávajú Belgicko a Luxembursko, by sa mohli považovať za súčasť bežnej prevádzky príslušných poskytovateľov 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 predložili Belgicko a Luxembursko, 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 16 a 17 nemožno pripísať výlučne dodatočným nákladom vyplývajúcim z predložených opatrení týkajúcich sa kapacity.

(22) Belgicko a Luxembursko by sa preto nemali považovať za krajiny, ktoré splnili kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(23) Komisia okrem toho konštatuje, že Belgicko a Luxembursko v návrhu plánu výkonnosti FABEC nepredložili 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.

(24) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 15 až 23 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre belgicko-luxemburskú traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Nemecká traťová zóna spoplatňovania

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

Nemecká traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 Nemecka na úrovni zóny spoplatňovania – 1,2 % počas RO4 je v súlade s celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(27) 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 Nemecka na úrovni zóny spoplatňovania – 0,2 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(28) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že nemecká východisková hodnota pre DUC 74,90 EUR v EUR2022 je o 29,9 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 57,66 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. a) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(29) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 27 a 28 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 je zaznamenaná odchýlka od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedená v odôvodnení 27 spôsobená 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.

(30) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Nemecko v návrhu plánu výkonnosti FABEC uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľom leteckých navigačných služieb spoločnosti DFS a strediska MUAC 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 ATCO spoločnosťou DFS a strediskom MUAC: v prípade DFS sa plánuje, že toto opatrenie povedie v priebehu RO4 k celkovému zvýšeniu počtu ATCO v prevádzke v oblastných strediskách riadenia (ďalej len „ACC“) v Brémach, Karlsruhe, Langene a Mníchove o viac ako 10 %, aby sa vyriešil nedostatok kapacít, ktorým tieto ACC čelia; v prípade MUAC sa plánuje, že počet ATCO v prevádzke sa počas RO4 zvýši len mierne, ale počet nových ATCO bude významný, aby sa nahradil očakávaný vysoký počet ATCO, ktorí odídu do dôchodku počas tohto referenčného obdobia;

b) obstaranie a zavedenie nových funkcií systému ATM pre ACC Brémy a Mníchov spoločnosťou DFS; očakáva sa, že výsledkom týchto funkcií budú prevádzkové zlepšenia pri poskytovaní leteckých navigačných služieb vrátane zvýšenej kapacity vzdušného priestoru;

c) iniciatívu MUAC a DFS v súvislosti s ACC Karlsruhe zriadiť dve geo-redundantné dátové centrá, ktoré sa budú môcť navzájom podporovať a nahrádzať, s cieľom posilniť kvalitu leteckých navigačných služieb;

d) účasť DFS spolu s ďalšími šiestimi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na programe spolupráce zameranom na vývoj spoločného budúceho systému ATM pre dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb; DFS sa domnieva, že výsledný nový systém ATM by mohol byť zavedený v ACC Langen najskôr v roku 2031, teda nie v časovom rámci RO4;

e) zavedenie technických systémov a softvéru DFS potrebných na dosiahnutie súladu s čiastkovou funkciou „AF6 – Počiatočná výmena informácií o trajektórii“, ktorá sa požaduje podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/116 ([10]);

f) zavedenie zmien v systéme dohľadu DFS a nového nástroja na podporu účinnejšej a dynamickejšej sektorizácie vzdušného priestoru;

g) vývoj a zavádzanie nových nástrojov a funkcií na podporu prevádzky strediskom MUAC;

h) zavádzanie štrukturálnych zlepšení v oblasti navrhovania a využívania vzdušného priestoru strediskom MUAC;

i) výstavbu novej budovy MUAC na účely umiestnenia novej riadiacej miestnosti s podpornými kanceláriami a zariadeniami.

(31) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Nemecko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 30, v peňažnom vyjadrení podstatne nižšie ako zistená odchýlka od dlhodobého celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti, ktorú vypočítal PRB.

(32) Komisia okrem toho poznamenáva, že niektoré opatrenia týkajúce sa kapacity, na ktoré sa odvoláva Nemecko, by sa mohli považovať za súčasť bežnej prevádzky príslušných poskytovateľov 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 Nemecko, 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 dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedené v odôvodnení 27 nemožno pripísať výlučne dodatočným nákladom vyplývajúcim z predložených opatrení týkajúcich sa kapacity.

(33) Nemecko 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.

(34) Komisia okrem toho konštatuje, že Nemecko 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.

(35) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 25 až 34 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre nemeckú traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Holandská traťová zóna spoplatňovania

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

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/116 z 1. februára 2021 o zriadení prvého spoločného projektu na podporu vykonávania riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky stanoveného v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 a zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 716/2014 (Ú. v. EÚ L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Holandská traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 Holandska na úrovni zóny spoplatňovania +0,3 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(38) 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 Holandska na úrovni zóny spoplatňovania +2,3 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(39) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že holandská východisková hodnota pre DUC 104,60 EUR v EUR2022 je o 11,3 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 94,01 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(40) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 37 až 39 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 37 a 38 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.

(41) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Holandsko v návrhu plánu výkonnosti FABEC uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľom leteckých navigačných služieb spoločností LVNL a MUAC 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 ATCO spoločnosťami LVNL a MUAC, najmä s cieľom nahradiť ATCO, ktorí podľa očakávaní odídu počas RO4 do dôchodku, ale aj s cieľom prispôsobiť sa predpokladanému rastu objemu dopravy a podporiť modernizáciu systému;

b) zlepšenie zariadení a simulátorov odbornej prípravy ATCO spoločnosťou LVNL s cieľom zvýšiť kapacitu a výkonnosť odbornej prípravy;

c) modernizáciu systému ATM, ktorú uskutočňuje LVNL a ktorá má umožniť budúce zlepšenie kapacity vzdušného priestoru;

d) vývoj a zavádzanie nových nástrojov a funkcií na podporu prevádzky strediskom MUAC;

e) zavádzanie štrukturálnych zlepšení v oblasti navrhovania a využívania vzdušného priestoru strediskom MUAC;

f) výstavbu novej budovy MUAC na účely umiestnenia novej riadiacej miestnosti s podpornými kanceláriami a zariadeniami.

(42) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Holandsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 41, 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 odvoláva Holandsko, by sa mohli považovať za súčasť bežnej prevádzky príslušných poskytovateľov 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 Holandsko, 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 37 a 38 nemožno pripísať výlučne dodatočným nákladom vyplývajúcim z predložených opatrení týkajúcich sa kapacity.

(43) Holandsko 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.

(44) Komisia okrem toho konštatuje, že Holandsko 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.

(45) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 36 až 44 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre holandskú traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti

(46) 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 bezpečnosti zahrnutých v danom pláne.

(47) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 46 Komisia konštatuje, že návrh plánu výkonnosti FABEC obsahuje opatrenia na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti na účely dosiahnutia celoúnijných cieľov v roku 2029. Komisia však konštatuje, že napriek týmto opatreniam sú priebežné ciele na roky 2025 až 2028, ktoré predložilo Holandsko a Luxembursko pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb ANALUX a LVNL, mimoriadne nízke. Takéto nízke priebežné ciele nie sú opodstatnené vzhľadom na skutočnú výkonnosť týchto poskytovateľov leteckých navigačných služieb v RO3 a opatrenia predložené na dosiahnutie týchto cieľov v oblasti bezpečnosti na RO4.

(48) Komisia sa preto domnieva, že Holandsko a Luxembursko by mali riešiť zistenia uvedené v odôvodnení 47 zlepšením cieľových úrovní riadenia bezpečnosti na roky 2025 až 2028 pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb ANALUX a LVNL, a to aj zavedením dodatočných opatrení, ak to bude potrebné.

Preskúmanie opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia

(49) 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.

(50) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 49 má Komisia vážne pochybnosti o tom, či sú opatrenia, ktoré predložili Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko na dosiahnutie cieľov výkonnosti FABEC v oblasti životného prostredia 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.

(51) 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

(52) 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.

(53) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 52 má Komisia vážne pochybnosti o tom, či sú opatrenia, ktoré predložili Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko na dosiahnutie cieľov výkonnosti FABEC v oblasti traťovej kapacity 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.

(54) Komisia sa preto domnieva, že FABEC by mal zaviesť dodatočné opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti traťovej 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

(55) 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 pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(56) Pokiaľ ide o Belgicko, Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú v porovnaní s RO3 k výraznému zhoršeniu priemerného ročného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) pri prílete. Navrhované ciele na RO4 sú stanovené na 0,94 minúty na let, s výnimkou roku 2027, pre ktorý sa navrhuje cieľ 2,00 minúty na let, zatiaľ čo skutočná výkonnosť zaznamenaná v roku 2024 bola 0,28 minúty na let. Okrem toho sa zistilo, že tieto ciele v oblasti terminálnej kapacity vedú k výrazne horšej úrovni priemerného meškania ATFM pri prílete na let pre letisko Brusel, ako je úroveň výkonnosti podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(57) Pokiaľ ide o Holandsko, Komisia konštatuje, že priemerné meškanie ATFM pri prílete zaznamenané v posledných troch rokoch RO3 bolo vysoké a v roku 2024 dosiahlo 3,50 minúty na let. Navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4, hoci predstavujú zlepšenie v porovnaní s RO3, vedú k výrazne horšej úrovni priemerného meškania ATFM pri prílete na let pre letisko Amsterdam Schiphol, ako je úroveň výkonnosti podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(58) Komisia sa preto domnieva, že Belgicko a Holandsko by mali ďalej zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vzhľadom na pripomienky uvedené v odôvodneniach 56 a 57 alebo by mali tieto ciele revidovať smerom nadol.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(59) 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 pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(60) Pokiaľ ide o belgickú terminálnu zónu spoplatňovania, Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vedú k vývoju DUC – 0,8 % v priebehu RO4. Zistilo sa však, že priemerné DUC na RO4 pre terminálne letecké navigačné služby na letisku Brusel sú podľa odhadov výrazne vyššie ako medián DUC podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(61) Pokiaľ ide o nemeckú terminálnu zónu spoplatňovania, Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vedú k vývoju DUC – 0,8 % v priebehu RO4. Zistilo sa však, že priemerné DUC na RO4 pre terminálne letecké navigačné služby na letiskách Mníchov, Hamburg, Düsseldorf a Kolín nad Rýnom-Bonn sú podľa odhadov výrazne vyššie ako medián DUC príslušnej skupiny podobných letísk.

(62) Pokiaľ ide o holandskú terminálnu zónu spoplatňovania, Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vedú k zhoršeniu vývoja DUC +0,4 % v priebehu RO4. Okrem toho sa zistilo, že priemerné DUC terminálnych leteckých navigačných služieb na RO4 na letisku Amsterdam-Schiphol sú podľa odhadov výrazne vyššie ako medián DUC príslušnej skupiny podobných letísk.

(63) Komisia sa preto domnieva, že Belgicko, Holandsko a Nemecko by mali ďalej odôvodniť svoje ciele v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti na RO4 vzhľadom na pripomienky uvedené v odôvodneniach 60, 61 a 62, alebo by mali tieto ciele revidovať smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu

(64) 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 Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko pre traťové a terminálne služby, vyvolávajú obavy.

(65) Komisia konštatuje, že systém stimulov pre traťovú kapacitu FABEC a systémy stimulov pre terminálnu kapacitu Belgicka, Francúzska, Holandska a Nemecka, 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*“.

(66) Preto by Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko mali zrevidovať systémy stimulov pre kapacitu uvedené v odôvodnení 65 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. ZISTENIA TÝKAJÚCE SA DÁNSKA

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(67) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Dánsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Dánska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**62,74 EUR**	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 Dánska na úrovni zóny spoplatňovania – 1,6 % počas RO4 presahuje celoúnijný vývoj – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(69) 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 Dánska na úrovni zóny spoplatňovania +0,8 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(70) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dánska východisková hodnota pre DUC 73,02 EUR v EUR2022 je o 19,9 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 60,91 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. f) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(71) Komisia okrem toho poznamenáva, že Dánsko nepredložilo žiadne odôvodnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 69 a 70 z dôvodu dodatočných stanovených nákladov súvisiacich s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity alebo nákladov na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Dánsko by sa preto nemalo považovať za krajinu, ktorá splnila kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. d) podbodoch i) a ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(72) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 67 až 71 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre dánsku traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

4. ZISTENIA TÝKAJÚCE SA ESTÓNSKA

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(73) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Estónsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Estónska traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 Estónska na úrovni zóny spoplatňovania +0,4 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(75) 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 Estónska na úrovni zóny spoplatňovania +4,3 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(76) Komisia však konštatuje, že Estónsko v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine stratilo značnú časť preletov, ktoré nad jeho územím v minulosti prebiehali. Toto zníženie objemu dopravy má aj počas RO4 značný vplyv na výkonnosť v oblasti nákladovej efektívnosti estónskeho poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Estónska vypočítaný spolu pre RO3 a RO4.

(77) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 75 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Estónsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 76.

(78) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Estónska počas RO3 a RO4 vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Estónsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Estónsko vo výške – 2,4 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Estónsko po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 75.

(79) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že estónska východisková hodnota pre DUC 54,69 EUR v EUR2022 je o 5,2 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 52,00 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. d) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(80) Komisia okrem toho poznamenáva, že Estónsko nepredložilo žiadne odôvodnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 74 a 79 z dôvodu dodatočných stanovených nákladov súvisiacich s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity alebo nákladov na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Estónsko by sa preto nemalo považovať za krajinu, ktorá splnila kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. d) podbodoch i) a ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(81) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 73 až 80 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre estónsku traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

5. ZISTENIA TÝKAJÚCE SA GRÉCKA

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

(82) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Grécko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete z 2. júla 2024 sú takéto:

Grécko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenčné hodnoty	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré Grécko navrhuje na roky 2027, 2028 a 2029, sa rovnajú príslušným vnútroštátnym referenčným hodnotám. Navrhované ciele v oblasti kapacity sú však výrazne vyššie ako referenčné hodnoty na roky 2025 a 2026.

(84) Opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity, ktoré predložilo Grécko, zahŕňajú odbornú prípravu a prijímanie vysokého počtu nových ATCO poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, čo v priebehu RO4 predstavuje celkové zvýšenie počtu ekvivalentov plného pracovného času ATCO v prevádzke ACC o 35 %. Okrem toho poskytovateľ leteckých navigačných služieb plánuje zaviesť nový systém ATM, modernizovať svoju radarovú sieť, zaviesť opatrenia na reorganizáciu vzdušného priestoru a zlepšiť svoje postupy riadenia toku letovej prevádzky a kapacity.

(85) Na základe hodnotenia, ktoré vykonal PRB, Komisia konštatuje, že niektoré príslušné opatrenia na zvýšenie kapacity uvedené v pláne prevádzky siete z 2. júla 2024 nie sú zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti Grécka. To môže mať za následok nedostatočnú kapacitu počas RO4 vrátane rokov 2025 a 2026, pre ktoré sú navrhované ciele v oblasti kapacity vyššie ako príslušné referenčné hodnoty.

(86) Grécko vo svojom návrhu plánu výkonnosti uvádza, že ciele v oblasti kapacity na kalendárne roky 2025 a 2026 nemohli byť stanovené v súlade s referenčnými hodnotami uvedenými v pláne prevádzky siete z 2. júla 2024, a to vzhľadom na optimistickejší rast objemu letovej prevádzky predpokladaný v prognóze objemu dopravy útvaru STATFOR z októbra 2024. Grécko vysvetľuje, že poskytovateľ leteckých navigačných služieb zaznamenal v RO3 oneskorenia pri realizácii svojho investičného plánu na RO3 a pri prijímaní ATCO, čo malo za následok prevádzkové obmedzenia na miestnej úrovni. Grécko sa odvoláva najmä na technické obmedzenia súvisiace so staršími systémami, ktoré v súčasnosti používa poskytovateľ leteckých navigačných služieb a ktorých nahradenie alebo modernizácia sa plánuje až neskôr v priebehu RO4.

(87) Vzhľadom na kritériá posudzovania stanovené v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa však Komisia domnieva, že navrhované výrazné odchýlky cieľov v oblasti kapacity na roky 2025 a 2026 od zodpovedajúcich referenčných hodnôt nemožno odôvodňovať informáciami a dôkazmi, ktoré predložilo Grécko vo svojom návrhu plánu výkonnosti, ani príslušnými miestnymi okolnosťami. Komisia zastáva názor, že Grécko by mohlo zaviesť dodatočné opatrenia na zlepšenie svojich cieľov v oblasti kapacity na tieto roky s cieľom zmierniť negatívne účinky oneskoreného prijímania ATCO a nerealizovania plánovaných investícií v RO3.

(88) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 82 až 87 by sa ciele Grécka v oblasti kapacity mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(89) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Grécko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) 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 Grécka na úrovni zóny spoplatňovania +0,5 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(91) 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 Grécka na úrovni zóny spoplatňovania – 1,3 % počas RO3 a RO4 presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(92) Komisia konštatuje, že východisková hodnota na rok 2019, ktorú Grécko predložilo vo svojom návrhu plánu výkonnosti, zahŕňa úpravy nákladov vo výške 19,5 milióna EUR dodatočných nákladov vyjadrených v eurách v cenách z roku 2022. Podľa analýzy PRB tieto úpravy neboli súčasťou východiskovej hodnoty za rok 2019 stanovenej v gréckom pláne výkonnosti na RO3 a Grécko ich vo svojom návrhu plánu výkonnosti na RO4 primerane neodôvodnilo.

(93) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 91 je preto potrebné preskúmať, či by Grécko splnilo dlhodobý celoúnijný trend DUC, ak by sa nevykonali úpravy v súvislosti so východiskovou hodnotou za rok 2019, ako sa uvádza v odôvodnení 92.

(94) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Grécka počas RO3 a RO4 s použitím východiskovej hodnoty za rok 2019 uvedenej v pláne výkonnosti Grécka na RO3 namiesto upravenej východiskovej hodnoty uvedenej v návrhu plánu výkonnosti Grécka na RO4. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Grécko vo výške +0,1 %, ktorý zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Grécko nespĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 91.

(95) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že grécka východisková hodnota za rok 2024 pre DUC 25,04 EUR v EUR2022 je o 39,2 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 41,19 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. c) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(96) Komisia okrem toho konštatuje, že Grécko nepredložilo žiadne odôvodnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 90 a 91 z dôvodu opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity alebo reštrukturalizačných opatrení v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Grécko by sa preto nemalo považovať za krajinu, ktorá splnila kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. d) podbodoch i) a ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(97) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 89 až 96 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre grécku traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia

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

(99) Na základe preskúmania uvedeného v odôvodnení 98 má Komisia pochybnosti o tom, či opatrenia, ktoré Grécko predložilo na dosiahnutie svojich cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia, sú primerané na to, aby sa tieto ciele mohli účinne dosiahnuť. So zreteľom na zistenia PRB Komisia najmä konštatuje, že Grécko sa v návrhu plánu výkonnosti nezaviazalo k realizácii viacerých relevantných opatrení stanovených v pláne skvalitnenia európskej siete tratí.

(100) Komisia sa preto domnieva, že Grécko by malo zlepšiť opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti životného prostredia na RO4, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti, a to aj tým, že sa zaviaže k všetkým prevádzkovým opatreniam stanoveným v pláne skvalitnenia európskej siete tratí a urýchli zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami.

6. **ZISTENIA TÝKAJÚCE SA ÍRSKA**

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(101) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Írsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Írska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) 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 Írska na úrovni zóny spoplatňovania +2,0 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(103) 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 Írska na úrovni zóny spoplatňovania +1,0 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(104) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že írska východisková hodnota pre DUC 27,29 EUR v EUR2022 je o 4,0 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 28,43 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. b) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(105) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 102 a 103 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 102 a 103 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.

(106) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Írsko v návrhu plánu výkonnosti uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi leteckých navigačných služieb AirNav Ireland 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 zamestnanie ďalších ATCO v prevádzke s cieľom zvládnuť očakávaný nárast dopravy počas RO4;

b) zamestnanie ďalších členov technického personálu, ktorý plní úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou ATM, s cieľom podporiť realizáciu kapitálových investičných projektov, najmä plánované zavedenie nového systému ATM počas RO4;

c) zamestnanie ďalších režijných podporných pracovníkov s cieľom uvoľniť ATCO od úloh, ktoré nesúvisia s prevádzkou, a zvýšiť produktivitu ATCO;

d) obstaranie a zavedenie nového systému ATM, ktorý prinesie významné funkčné a technické zlepšenia; nový systém ATM nahradí súčasný systém ATM AirNav Ireland, ktorý sa používa už 17 rokov; v súvislosti s novým systémom ATM plánuje AirNav Ireland zaviesť aj nový pohotovostný systém ATM a rozšíriť svoje budovy ACC na účely skúšobných a testovacích zariadení nového systému ATM;

e) modernizáciu používanej radarovej infraštruktúry, najmä prostredníctvom výmeny technických komponentov po skončení životnosti;

f) obstaranie vybavenia a nástrojov na podporu odolnosti prevádzky.

(107) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, by dodatočné náklady, ktoré Írsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 106, v peňažnom vyjadrení pokryli zistené odchýlky od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti, ktoré vypočítal PRB. Podľa PRB však Írsko nečelí závažným problémom súvisiacim s kapacitou, ktorých riešenie by si v RO4 vyžiadalo značné dodatočné náklady.

(108) Komisia okrem toho poznamenáva, že niektoré opatrenia týkajúce sa kapacity, na ktoré sa odvoláva Írsko, 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 Írsko, možno v celom rozsahu považovať za potrebné a primerané na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti kapacity na miestnej úrovni na RO4.

(109) Írsko 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.

(110) Komisia okrem toho konštatuje, že Írsko v návrhu plánu výkonnosti 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.

(111) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 101 až 110 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre írsku traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

7. ZISTENIA TÝKAJÚCE SA LOTYŠSKA

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(112) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Lotyšsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Lotyšská traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) 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 Lotyšska na úrovni zóny spoplatňovania +10,9 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(114) 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 Lotyšska na úrovni zóny spoplatňovania +9,3 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(115) Komisia však konštatuje, že Lotyšsko v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine stratilo značnú časť preletov, ktoré nad jeho územím v minulosti prebiehali. Toto zníženie objemu dopravy má aj počas RO4 značný vplyv na výkonnosť v oblasti nákladovej efektívnosti lotyšského poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Lotyšska vypočítaný spolu pre RO3 a RO4.

(116) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 114 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Lotyšsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 115.

(117) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Lotyšska počas RO3 a RO4 vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Lotyšsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Lotyšsko vo výške +1,3 %, ktorý zostáva nad dlhodobým celoúnijným vývojom DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Lotyšsko ani po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine nespĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 114.

(118) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že lotyšská východisková hodnota pre DUC 37,97 EUR v EUR2022 je o 32,4 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 56,17 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. d) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(119) Komisia okrem toho poznamenáva, že Lotyšsko nepredložilo žiadne odôvodnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 113 a 117 z dôvodu dodatočných stanovených nákladov súvisiacich s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity alebo nákladov na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Lotyšsko by sa preto nemalo považovať za krajinu, ktorá splnila kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. d) podbodoch i) a ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(120) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 112 až 119 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre lotyšskú traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

8. **ZISTENIA TÝKAJÚCE SA SLOVENSKA**

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(121) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Slovensko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Slovenská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) 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 Slovenska na úrovni zóny spoplatňovania – 0,6 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(123) 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 Slovenska na úrovni zóny spoplatňovania +0,4 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(124) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že slovenská východisková hodnota pre DUC 60,11 EUR v EUR2022 je o 70,0 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 35,35 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. c) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(125) Treba preskúmať, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 122 až 124 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 122 a 123 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.

(126) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Slovensko v návrhu plánu výkonnosti uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi leteckých navigačných služieb LPS 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 zamestnanie ďalších ATCO v prevádzke s cieľom zvládnuť očakávaný nárast dopravy počas RO4; v priebehu RO4 sa plánuje celkové zvýšenie počtu ATCO v prevádzke v ACC v Bratislave o viac ako 10 %;

b) zavedenie nového systému ATM, ktorý má umožniť budúce zlepšenie kapacity vzdušného priestoru;

c) modernizáciu infraštruktúry a budov s cieľom zvýšiť prevádzkovú odolnosť.

(127) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonal PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Slovensko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodnení 126, 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 Slovensko 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 Slovensko, 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 122 a 123 nemožno pripísať výlučne dodatočným nákladom vyplývajúcim z predložených opatrení týkajúcich sa kapacity.

(128) Slovensko 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.

(129) Komisia okrem toho konštatuje, že Slovensko v návrhu plánu výkonnosti 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.

(130) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 121 až 129 by sa ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre slovenskú traťovú zónu spoplatňovania mali považovať za nekonzistentné s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

9. **ZÁVERY**

(131) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa niektoré výkonnostné ciele zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti FABEC, ktorý predložilo Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko, a niektoré výkonnostné ciele zahrnuté v návrhoch plánov výkonnosti, ktoré predložilo Dánsko, Estónsko, Grécko, Írsko, Lotyšsko a Slovensko, nemali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(132) V súlade s článkom 14 ods. 3 druhým pododsekom vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú dotknuté členské štáty do troch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia predložiť Komisii revidované návrhy plánov výkonnosti, v ktorých sa bude prihliadať na odporúčania vydané Komisiou,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu, ktoré sú zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru, ktorý predložilo Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Luxembursko a Nemecko, a v návrhoch národných plánov výkonnosti, ktoré predložilo Dánsko, Estónsko, Grécko, Írsko, Lotyšsko a Slovensko, nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“) stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Grécko zreviduje svoje ciele v oblasti traťovej kapacity na roky 2025 a 2026 vyjadrené ako priemerný počet minút meškania manažmentu toku letovej prevádzky na trati na jeden let, aby boli v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na kapacitu stanovenými v článku 4 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

Pokiaľ sa v pláne prevádzky siete z 2. júla 2024 vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 odporúčajú osobitné dodatočné opatrenia na zlepšenie výkonnosti v oblasti kapacity, tieto opatrenia sa zohľadnia pri revízii cieľov výkonnosti v oblasti kapacity uvedených v prvom odseku.

Článok 3

Belgicko, Dánsko, Estónsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko zrevidujú smerom nadol ciele v oblasti nákladovej efektívnosti stanovené pre ich traťové zóny spoplatňovania, vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (ďalej len „DUC“).

Pri revidovaní cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti tieto dotknuté členské štáty:

a) zabezpečia, 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 znížia úroveň stanovených nákladov, konkrétne na kalendárny rok 2029;

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

Odchylne od prvého odseku písm. a), keď východisková hodnota príslušnej traťovej zóny spoplatňovania spĺňa kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, dotknutý členský štát zabezpečí, aby revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti boli v súlade prinajmenšom s celoúnijným vývojom DUC alebo s dlhodobým celoúnijným vývojom DUC.

Ak sa členský štát vo svojom 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. Dotknutý členský štát 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 4

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu, Dánskemu kráľovstvu, Estónskej republike, Francúzskej republike, Helénskej republike, Holandskému kráľovstvu, Írsku, Lotyšskej republike, Luxemburskému veľkovojvodstvu, Spolkovej republike Nemecko a Slovenskej republike.

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

1. **CIELE UVEDENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI BLOKU FABEC, KTORÝ PREDLOŽILI BELGICKO, FRANCÚZSKO, HOLANDSKO, LUXEMBURSKO A NEMECKO**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Belgicko-luxemburská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Nemecká traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Holandská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **CIELE UVEDENÉ V DÁNSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Dánska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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. **CIELE UVEDENÉ V ESTÓNSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Estónska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **CIELE UVEDENÉ V GRÉCKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Grécko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **CIELE UVEDENÉ V ÍRSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Írska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **CIELE UVEDENÉ V LOTYŠSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Lotyšská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **CIELE UVEDENÉ V SLOVENSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Slovenská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cieľové a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**