2026/1032

18.5.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/1032

ze dne 23. dubna 2026

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

(oznámeno pod číslem C(2026)2556)

(Pouze řecké 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) 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,

s ohledem na 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 ([3]), a zejména na čl. 15 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, 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) Dne 12. června 2024 přijala Komise výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029). Tyto výkonnostní cíle pro celou Unii byly stanoveny prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Dne 1. října 2024 předložilo Řecko Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložilo Řecko dne 15. listopadu 2024 aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (dále jen „návrh plánu 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]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komise zjistila, že cíle v oblasti kapacity stanovené Řeckem v návrhu plánu výkonnosti nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 a že cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení. Komise proto dospěla k závěru, že výkonnostní cíle v oblasti kapacity a efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období, a dne 16. května 2025 o tom Řecko informovala prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2025/1040 ([5]). V uvedeném rozhodnutí vydala Komise Řecku doporučení s cílem zajistit soulad jeho výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.

(5) Dne 7. srpna 2025 předložilo Řecko Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložilo Řecko dne 3. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(6) Podle čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a v příslušných případech s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise své posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti doplnila přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV zmíněného prováděcího nařízení. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby uvedené v bodě 2.1 písm. d) podbodě vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 však podléhá samostatnému přezkumu Komisí na základě doplňujících informací obdržených od Řecka v prosinci 2025. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry ohledně souladu uvedené metodiky pro rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(8) Výbor pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků podle čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2024/2803, předložil Komisi své stanovisko k výkonnostním cílům obsaženým v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Řecka, pokud jde o soulad těchto cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii. Zjištění uvedená v tomto rozhodnutí vycházejí z podrobného technického posouzení obsaženého ve stanovisku Výboru pro kontrolu výkonnosti ([7]).

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení cílů v oblasti bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti byl posouzen podle bodu 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([5]) 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 (Úř. věst. L, 2025/1040, 23.5.2025, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

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

([7]) Stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti č. 1-2026 k posouzení revidovaných návrhů plánů výkonnosti na čtvrté referenční období, 28. ledna 2026.

(10) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti navržené Řeckem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Řecko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle EASA**					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HASP	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(11) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Řeckem pro poskytovatele letových navigačních služeb „HASP“ jsou rovny cílům v oblasti bezpečnosti pro celou Unii na každý kalendářní rok období 2025 až 2029, s výjimkou cíle „řízení bezpečnostních rizik“, u něhož má být úrovně cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2029.

(12) Komise bere na vědomí, že v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou stanovena opatření pro HASP za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnost, jako je organizační restrukturalizace, podpora kultury bezpečnosti, zvýšení počtu bezpečnostních školení, zlepšení systému hodnocení odborné způsobilosti odborníků na bezpečnost, nácvik nouzových postupů a přezkum kritérií rizik.

(13) Na základě zjištění uvedených v 10., 11. a 12. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí a přezkum opatření pro jejich dosažení

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti 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 Řecka v oblasti životního prostředí proto byly porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([8]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

([8]) 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).

(15) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Řeckem na čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro čtvrté referenční období z plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Řecko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**
Referenční hodnoty	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %

(16) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Řeckem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý rok čtvrtého referenčního období. Na tomto základě by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

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

(18) Komise bere na vědomí, že Řecko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují pořízení nového systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) a zavedení přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí se sousedními zeměmi.

(19) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 měla Komise za to, že Řecko by mělo zlepšit opatření pro dosažení svých cílů v oblasti životního prostředí na čtvrté referenční období, 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.

(20) Komise konstatuje, že Řecko se ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 zavázalo k dalším dvěma provozním opatřením stanoveným v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS. Tato provozní opatření se týkají zavedení posíleného přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí se sousedními zeměmi. Komise tento dodatečný závazek, který Řecko poskytlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, vítá, ale rovněž opakuje své stanovisko uvedené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040, že Řecko by se mělo zavázat k provedení všech provozních opatření stanovených v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS. Komise vyzývá Řecko, aby tyto připomínky vyřešilo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Posouzení cílů v oblasti kapacity a přezkum opatření pro jejich dosažení

(21) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 dospěla k závěru, že výkonnostní cíle v oblasti traťové kapacity obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Řeckem v roce 2024 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Řecko ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované cíle v oblasti traťové kapacity.

(22) Revidované cíle v oblasti traťové kapacity navržené Řeckem na čtvrté referenční období, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let, a odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě jsou tyto:

Řecko	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,34**	**0,25**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenční hodnoty	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(23) Soulad revidovaných cílů Řecka v oblasti kapacity byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Řecka v oblasti kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123, který byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(24) Komise konstatuje, že revidované cíle v oblasti kapacity navržené Řeckem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý rok čtvrtého referenčního období.

(25) V souladu s bodem 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti Řecka přezkumem opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity obsažených v tomto plánu.

(26) Řecko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity, zejména pokud jde o zavedení nového systému ATM a výcvik a nábor dalších řídících letového provozu. Komise bere na vědomí, že Řecko ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti vysvětlilo, že do tohoto plánu zahrnulo všechna příslušná opatření pro dosažení svých cílů v oblasti kapacity na čtvrté referenční období. Výbor pro kontrolu výkonnosti však ve svém stanovisku k posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti Řecka vyjádřil pochybnosti o tom, zda jsou tato opatření předložená Řeckem dostatečná k tomu, aby bylo možné výkonnostních cílů v oblasti kapacity účinně dosáhnout. Výbor pro kontrolu výkonnosti proto uvedl, že bude plnění cílů v oblasti kapacity a včasné a řádné provádění plánovaných opatření ke zvýšení kapacity pro čtvrté referenční období ze strany Řecka pečlivě sledovat.

(27) Komise bere na vědomí, že Řecko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanovilo další klíčový ukazatel výkonnosti a související další výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity v souladu s čl. 8 odst. 4 a čl. 10 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317. Tento další klíčový ukazatel výkonnosti se týká včasného splnění milníků pro realizaci některých nových investic do dlouhodobých aktiv, která mají zásadní význam pro zvýšení kapacity vzdušného prostoru. Řecko rovněž v souladu s čl. 11 odst. 4 zmíněného prováděcího nařízení zavedlo systém pobídek finanční povahy na podporu dosažení dalších výkonnostních cílů v oblasti kapacity uvedených v tomto bodě odůvodnění.

(28) S odkazem na 27. bod odůvodnění vnímá Komise další výkonnostní cíle v oblasti kapacity a související systém finančních pobídek, jež Řecko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanovilo, kladně. Komise se domnívá, že finanční pobídky stanovené v tomto ohledu pro poskytovatele letových navigačních služeb jsou odůvodněné a přiměřené vzhledem k tomu, že včasná a řádná realizace investic souvisejících s kapacitou, které jsou stanoveny v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, má zásadní význam.

(29) Celkově se Komise na základě zjištění uvedených ve 22. až 28. bodě odůvodnění domnívá, že Řecko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení uvedená v článku 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o revizi jeho výkonnostních cílů v oblasti traťové kapacity. Komise tudíž dospěla k závěru, že by se mělo mít za to, že revidované cíle v oblasti kapacity, které Řecko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti a na něž se odkazuje ve 22. bodě odůvodnění, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

(30) S ohledem na připomínky Výboru pro kontrolu výkonnosti uvedené ve 26. bodě odůvodnění, jakož i na nerealizaci plánovaných investic zahrnutých v plánu výkonnosti Řecka pro třetí referenční období, jak se uvádí v 87. bodě odůvodnění prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040, se však Komise domnívá, že v zájmu dosažení cílů v oblasti traťové kapacity na čtvrté referenční období by Řecko mělo zavést dodatečná opatření. Komise dále Řecko naléhavě vyzývá, aby urychlilo provádění všech opatření ke zvýšení kapacity, která již jsou v revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanovena, a aby včasné provádění těchto opatření pečlivě a pravidelně monitorovalo. Komise se domnívá, že prostřednictvím tohoto procesu monitorování by Řecko mělo řešit veškerá rizika zpoždění při provádění opatření ke zvýšení kapacity stanovených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(31) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Řecka, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(32) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 dospěla k závěru, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Řeckem v roce 2024 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti Řecko navrhlo revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby.

(33) Následující tabulka uvádí revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Řeckem v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**

(34) Komise konstatuje, že Řecko revidovalo své místní cíle v oblasti efektivity nákladů na každý rok čtvrtého referenčního období, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 vede ke snížení stanovených jednotkových nákladů za každý rok čtvrtého referenčního období. Kromě toho Řecko rovněž aktualizovalo základní hodnoty stanovených jednotkových nákladů pro roky 2019 a 2024. Komise konstatuje, že Řeckem provedená revize základní hodnoty pro rok 2019 reaguje na zjištění, které Komise uvedla v 92. bodě odůvodnění prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040 a jež se týkalo zjištěných neodůvodněných úprav této základní hodnoty. Komise se proto domnívá, že revidovaná základní hodnota pro rok 2019 uvedená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti je správně vypočtena a dostatečně odůvodněna.

(35) Snížení stanovených jednotkových nákladů uvedené v 34. bodě odůvodnění vyplývá zejména z aktualizovaných předpokladů týkajících se provozu pro čtvrté referenční období, které Řecko použilo v souladu se základní prognózou provozu služby STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025. Počty výkonových jednotek traťových navigačních služeb předpokládané v revidovaném návrhu plánu výkonnosti pro každý rok čtvrtého referenčního období jsou uvedeny v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Aktualizovaná prognóza provozu, vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**8 274**	**8 571**	**8 790**	**9 010**	**9 180**

(36) Revidované stanovené náklady Řecka na čtvrté referenční období, vyjádřené v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“), jsou uvedeny v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022	**190 mil. EUR**	**189 mil. EUR**	**190 mil. EUR**	**211 mil. EUR**	**222 mil. EUR**

(37) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Řeckem na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(38) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,6 % ve čtvrtém referenčním období zaostává za vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,2 %.

(39) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −1,2 % ve třetím a čtvrtém referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,0 %.

(40) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění v Řecku ve výši 22,28 EUR v eurových cenách roku 2022 je o 45,0 % nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. c) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, jež činí 40,54 EUR v eurových cenách roku 2022.

(41) Jak je uvedeno v 39. a 40. bodě odůvodnění, je zřejmé, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Řecku překonává odpovídající vývojový trend pro celou Unii a že základní hodnota Řecka pro rok 2024 je výrazně nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny. Komise se proto domnívá, že odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období uvedená v 38. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby byly výkonnostní cíle Řecka v oblasti efektivity nákladů v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(42) Na základě zjištění uvedených v 33. až 41. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Řecko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení uvedená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o revizi jeho místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů. Komise tudíž dospěla k závěru, že by se mělo mít za to, že revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, které Řecko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(43) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro letištní a přibližovací služby stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Řecka, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

ZÁVĚRY

(44) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Řecka jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Řeckem na čtvrté referenční období, uvedené v příloze tohoto rozhodnutí, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Řecké republice.

V Bruselu dne 23. dubna 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Řeckem, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Řecko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění**, v rozsahu úrovní A až D podle EASA					
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HASP	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Řecko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**