Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1032

18.5.2026

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/1032

z 23. apríla 2026

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

[oznámené pod číslom C(2026) 2556]

(Iba grécke 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),

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,

so zreteľom na 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 ([3]), a najmä na jeho článok 15 ods. 1 a 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(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) Komisia 12. júna 2024 prijala celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029). Tieto celoúnijné výkonnostné ciele boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Grécko 1. októbra 2024 predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4. Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, Grécko 15. novembra 2024 predložilo aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (ďalej len „návrh plánu 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]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komisia zistila, že ciele v oblasti kapacity, ktoré Grécko stanovilo v návrhu plánu výkonnosti, nespĺňajú kritériá posudzovania stanovené v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/317 a že ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre grécku traťovú zónu spoplatňovania nespĺňajú kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Komisia preto dospela k záveru, že ciele výkonnosti v oblasti kapacity a nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 a 16. mája 2025 o tom informovala Grécko vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2025/1040 ([5]). V uvedenom rozhodnutí Komisia vydala Grécku odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad jeho výkonnostných cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(5) Grécko 7. augusta 2025 predložilo Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO4. Po overení úplnosti daného plánu Grécko predložilo 3. októbra 2025 aktualizovanú verziu revidovaného návrhu plánu výkonnosti (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(6) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na prípadné miestne okolnosti.

(7) Komisia doplnila svoje posúdenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby uvedené v bode 2.1 písm. d) podbode vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 však podlieha samostatnému preskúmaniu zo strany Komisie na základe dodatočných informácií, ktoré Grécko poskytlo v decembri 2025. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(8) Rada pre preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorá pomáha Komisii pri implementácii systémov výkonnosti a spoplatňovania podľa článku 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2024/2803, predložila Komisii svoje stanovisko k výkonnostným cieľom uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka, pokiaľ ide o súlad týchto cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Zistenia uvedené v tomto rozhodnutí vychádzajú z podrobného technického posúdenia uvedeného v stanovisku PRB ([7]).

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

(9) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

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

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

([7]) Stanovisko PRB č. 1-2026 k posúdeniu revidovaných návrhov plánov výkonnosti na štvrté referenčné obdobie (RO4), 28. januára 2026.

(10) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Grécko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Grécko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HASP	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(11) Komisia konštatuje, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Grécko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „HASP“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2025 do roku 2029 s výnimkou cieľa „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, v prípade ktorého sa plánuje dosiahnutie úrovne celoúnijného cieľa v roku 2029.

(12) Komisia konštatuje, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia týkajúce sa HASP na účely dosiahnutia miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je organizačná reštrukturalizácia, podpora kultúry bezpečnosti, zvýšenie počtu kurzov odbornej prípravy v oblasti bezpečnosti, zlepšenie systému posudzovania spôsobilosti odborníkov v oblasti bezpečnosti, opätovné preskúmanie núdzových postupov a preskúmanie kritérií rizika.

(13) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 10, 11 a 12 by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia a preskúmanie opatrení na ich dosiahnutie

(14) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti 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. Preto sa navrhované ciele Grécka v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([8]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

([8]) 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).

(15) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Grécko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty na RO4 z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Grécko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**
Referenčné hodnoty	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %

(16) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Grécko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý rok RO4. Na tomto základe by sa ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

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

(18) Komisia konštatuje, že Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú obstarávanie nového systému manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) a zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami so susednými krajinami.

(19) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 sa Komisia domnievala, že by Grécko malo zlepšiť opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti životného prostredia na RO4, 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.

(20) Komisia vníma, že Grécko sa vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2024 zaviazalo k dvom ďalším prevádzkovým opatreniam stanoveným v pláne ERNIP. Uvedené prevádzkové opatrenia sa týkajú zavádzania posilneného cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami so susednými krajinami. Komisia víta tento dodatočný záväzok, ktorý Grécko uviedlo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ale zároveň opakuje svoj názor uvedený vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040, že Grécko by sa malo zaviazať k vykonávaniu všetkých prevádzkových opatrení stanovených v pláne ERNIP. Komisia Grécko vyzýva, aby vyriešilo tieto obavy v súvislosti s prijatím jej konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity a preskúmanie opatrení na ich dosiahnutie

(21) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 Komisia dospela k záveru, že ciele v oblasti traťovej kapacity uvedené v návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženom v roku 2024 neboli v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované ciele v oblasti traťovej kapacity.

(22) Revidované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré navrhlo Grécko na RO4, vyjadrené v minútach meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

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

(23) Súlad revidovaných cieľov Grécka v oblasti kapacity sa posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Grécka v oblasti kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(24) Komisia konštatuje, že revidované ciele, ktoré navrhlo Grécko v oblasti kapacity, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý rok RO4.

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

(26) Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity, najmä pokiaľ ide o zavedenie nového systému ATM a výcvik a nábor ďalších riadiacich letovej prevádzky. Komisia poznamenáva, že Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti vysvetlilo, že do tohto plánu zahrnulo všetky príslušné opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti kapacity na RO4. Rada pre preskúmanie výkonnosti však vo svojom stanovisku k posúdeniu revidovaného návrhu plánu výkonnosti Grécka vyjadrila pochybnosti o tom, či sú uvedené opatrenia predložené Gréckom dostatočné na to, aby bolo možné účinné dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti kapacity. Rada pre preskúmanie výkonnosti preto uviedla, že bude pozorne monitorovať dosahovanie cieľov v oblasti kapacity a včasné a riadne vykonávanie plánovaných opatrení na zvýšenie kapacity na RO4 zo strany Grécka.

(27) Komisia konštatuje, že Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti stanovilo dodatočný kľúčový ukazovateľ výkonnosti (ďalej len „KPI“) a súvisiace dodatočné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s článkom 8 ods. 4 a článkom 10 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317. Uvedený dodatočný KPI sa týka včasného dosiahnutia míľnikov realizácie určitých nových investícií do dlhodobého majetku, ktoré sú rozhodujúce na účely zvýšenia kapacity vzdušného priestoru. Grécko takisto zriadilo systém stimulov finančnej povahy v súlade s článkom 11 ods. 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia, aby podporilo dosiahnutie dodatočných cieľov výkonnosti v oblasti kapacity uvedených v tomto odôvodnení.

(28) S odkazom na odôvodnenie 27 Komisia pozitívne vníma dodatočné ciele výkonnosti v oblasti kapacity a súvisiaci systém finančných stimulov, ktoré Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti zaviedlo. Komisia sa domnieva, že finančné stimuly stanovené pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb v tejto súvislosti sú odôvodnené a primerané vzhľadom na dôležitosť včasnej a riadnej realizácie investícií týkajúcich sa kapacity stanovených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

(29) Celkovo sa Komisia na základe zistení uvedených v odôvodneniach 22 až 28 domnieva, že Grécko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 2 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o revíziu jeho cieľov výkonnosti v oblasti traťovej kapacity. Komisia preto dospela k záveru, že revidované ciele v oblasti kapacity, ktoré Grécko zahrnulo do revidovaného návrhu plánu výkonnosti a ktoré sú uvedené v odôvodnení 22, by sa mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(30) Vzhľadom na pripomienky PRB uvedené v odôvodnení 26, ako aj na nerealizovanie plánovaných investícií zahrnutých do plánu výkonnosti Grécka na RO3, ako sa uvádza v odôvodnení 87 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1040, sa však Komisia domnieva, že Grécko by malo zaviesť dodatočné opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti traťovej kapacity na RO4. Komisia okrem toho naliehavo vyzýva Grécko, aby urýchlilo vykonávanie všetkých opatrení na zvýšenie kapacity, ktoré už boli stanovené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, a aby pozorne a pravidelne monitorovalo včasné vykonávanie daných opatrení. Komisia zastáva názor, že Grécko by malo prostredníctvom tohto procesu monitorovania riešiť všetky riziká oneskorení pri vykonávaní opatrení na zvýšenie kapacity stanovených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(31) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(32) Komisia dospela vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 k záveru, že navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti Grécka predloženom v roku 2024 neboli v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Grécko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti.

(33) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Grécko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych cenách za rok 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**

(34) Komisia konštatuje, že Grécko zrevidovalo svoje miestne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti na každý rok RO4, čo vedie v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2024 k zníženiu stanovených jednotkových nákladov (determined unit cost, ďalej len „DUC“) na každý rok RO4. Grécko okrem toho aktualizovalo aj východiskové hodnoty DUC na roky 2019 a 2024. Komisia konštatuje, že Grécko revíziou svojej východiskovej hodnoty na rok 2019 rieši zistenie, na ktoré Komisia poukázala v odôvodnení 92 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040 a ktoré sa týka zistených neodôvodnených úprav uvedenej východiskovej hodnoty. Komisia z toho vyvodzuje, že revidovaná východisková hodnota na rok 2019 stanovená v revidovanom návrhu plánu výkonnosti je správne vypočítaná a primerane odôvodnená.

(35) Zníženie DUC uvedené v odôvodnení 34 vyplýva najmä z aktualizovaných predpokladov objemu dopravy na RO4, ktoré Grécko uplatnilo v súlade so základnou prognózou objemu dopravy útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty traťových jednotiek služieb prognózované v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na každý rok RO4.

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Aktualizovaná prognóza objemu dopravy, vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	**8 274**	**8 571**	**8 790**	**9 010**	**9 180**

(36) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované stanovené náklady Grécka na RO4 vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022.

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované stanovené náklady v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022	**EUR 190 miliónov**	**EUR 189 miliónov**	**EUR 190 miliónov**	**EUR 211 miliónov**	**EUR 222 miliónov**

(37) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných Gréckom na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(38) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +1,6 % počas RO4 zaostáva za vývojom na úrovni Únie –1,2 % počas rovnakého obdobia.

(39) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania –1,2 % počas tretieho referenčného obdobia (RO3) a RO4 presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj –1,0 % počas rovnakého obdobia.

(40) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že východisková hodnota pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania Grécka 22,28 EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 je o 45,0 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 40,54 EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. c) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(41) Ako sa uvádza v odôvodneniach 39 a 40, je zrejmé, že dlhodobý vývoj DUC Grécka presahuje zodpovedajúci celoúnijný vývoj a že východisková hodnota Grécka na rok 2024 je výrazne nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od celoúnijného vývoja DUC na RO4 uvedená v odôvodnení 38 nebráni v prípade Grécka konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti.

(42) Komisia sa na základe zistení uvedených v odôvodneniach 33 až 41 domnieva, že Grécko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o revíziu jeho miestnych cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti. Komisia preto dospela k záveru, že revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Grécko zahrnulo do revidovaného návrhu plánu výkonnosti, by sa mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(43) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovené gréckym revidovaným návrhom plánu výkonnosti pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

ZÁVERY

(44) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Grécka sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Grécko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Helénskej republike.

V Bruseli 23. apríla 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého Gréckom, o ktorých sa zistilo, že sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Grécko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania**, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA					
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HASP	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

Grécko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

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

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Grécka traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**