2026/1031

18.5.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/1031

ze dne 23. dubna 2026

o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Lotyšskem 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)2558)

(Pouze lotyšské 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 Lotyšsko Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložilo Lotyšsko 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, ELI: 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 shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů stanovené Lotyšskem v návrhu plánu výkonnosti, pokud jde o jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317, a nejsou proto v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

(5) Dne 16. května 2025 proto Komise Lotyšsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedeného ve 4. bodě odůvodnění informovala prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ([5]). V uvedeném rozhodnutí vydala Komise Lotyšsku doporučení s cílem zajistit soulad jeho výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.

(6) Dne 18. srpna 2025 předložilo Lotyšsko Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložilo Lotyšsko dne 3. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) 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.

(8) 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 Lotyšska v lednu 2026. 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.

(9) 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, 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

(10) 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.

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

Lotyšsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle EASA**					
Poskytovatel letových navigační služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LGS	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**

(12) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Lotyšskem pro poskytovatele letových navigačních služeb LGS 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.

(13) Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti stanoví opatření pro společnost LGS za účelem dosažení místních bezpečnostních cílů, jako je průběžný dohled nad bezpečnostními cíli, jasné podávání zpráv o provádění bezpečnostních opatření, pravidelné posuzování rizik souvisejících s únavou, prostředky identifikace rizik založené na datech a pokročilé nástroje pro monitorování nebezpečí.

(14) Na základě zjištění uvedených v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688 má být dosaženo do posledního roku čtvrtého referenčního období, tj. do roku 2029, 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

(15) 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 Lotyšska 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).

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

Lotyšsko	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	**7,96 %**	**7,95 %**	**7,94 %**	**7,93 %**	**7,92 %**
Referenční hodnoty	7,96 %	7,95 %	7,94 %	7,93 %	7,92 %

(17) Komise zjistila, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Lotyšskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(18) Komise konstatuje, že Lotyšsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavedení přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí, zlepšení struktur koncových řízených oblastí, flexibilní využívání vzdušného prostoru a posílenou civilně-vojenskou koordinaci v přeshraničním kontextu.

(19) Na základě zjištění uvedených v 16., 17. a 18. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Lotyšska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Lotyšska 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.

(21) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Lotyšskem na čtvrté referenční období, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Lotyšsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,05**	**0,03**	**0,02**	**0,02**
Referenční hodnoty	0,06	0,05	0,03	0,02	0,02

(22) Komise zjistila, že cíle v oblasti kapacity navržené Lotyšskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(23) Komise konstatuje, že Lotyšsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity, jako je rekonfigurace struktur vzdušného prostoru v době nejvyšší poptávky po provozu a nábor a výcvik dalších řídících letového provozu.

(24) Na základě zjištění uvedených v 21., 22. a 23. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Lotyšska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

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

(26) Následující tabulka uvádí revidované výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	**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)	**28,57 EUR**	**39,90 EUR**	**40,80 EUR**	**44,77 EUR**	**49,34 EUR**	**51,27 EUR**	**51,36 EUR**

(27) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle Lotyšska v oblasti efektivity nákladů byly pro každý rok referenčního období revidovány směrem dolů, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 představuje zlepšení. Lotyšsko revidovalo směrem nahoru předpoklady týkající se provozu, z nichž vycházejí cíle pro čtvrté referenční období, v souladu se základní prognózou služby STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025. Na druhé straně jsou revidované stanovené náklady pro čtvrté referenční období nižší než stanovené náklady původně uvedené v návrhu plánu výkonnosti. Revize údajů o provozu i nákladech v revidovaném návrhu plánu výkonnosti tak přispěla ke zlepšení, tj. snížení ročních stanovených jednotkových nákladů.

(28) Revidované stanovené náklady vyjádřené v eurech v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“) a aktualizovaná prognóza provozu pro oblast zpoplatnění, prezentované v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou uvedeny v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	**26 mil. EUR**	**30 mil. EUR**	**33 mil. EUR**	**35 mil. EUR**	**36 mil. EUR**
Aktualizovaná prognóza provozu (revidovaný návrh plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**633**	**660**	**673**	**688**	**700**

(29) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(30) 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 +5,2 % ve čtvrtém referenčním období zaostává za vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(31) 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 +6,7 % v letech 2019 až 2029 zaostává za dlouhodobým vývojovým trendem pro celou Unii ve třetím a čtvrtém referenčním období, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

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

(33) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 31. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Lotyšsko splňovalo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by neexistovaly okolnosti uvedené v 32. bodě odůvodnění.

(34) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Lotyšsku s ohledem na odhadované strukturální snížení provozu v Lotyšsku v důsledku války na Ukrajině, měřené ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro Lotyšsko ve výši – 1,1 %, který překonává dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši – 1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Lotyšsko splňuje kritérium pro posouzení uvedené v 31. bodě odůvodnění po zohlednění účinku významného snížení provozu v důsledku války na Ukrajině.

(35) 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 v Lotyšsku ve výši 39,90 EUR v eurových cenách roku 2022 je o 27,3 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 54,89 EUR v eurových cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. d) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(36) Jak je uvedeno v 35. bodě odůvodnění, je zřejmé, že základní hodnota stanovených jednotkových nákladů v Lotyšsku pro rok 2024 je podstatně nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny. Jak je navíc uvedeno v 32., 33. a 34. bodě odůvodnění, Lotyšsko při vyloučení negativního dopadu změn provozu vyplývajících z útočné války Ruska proti Ukrajině splňuje dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise se proto domnívá, že odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období uvedená v 30. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby byly výkonnostní cíle Lotyšska v oblasti efektivity nákladů v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(37) Na základě zjištění uvedených ve 26. až 36. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Lotyšsko 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 Lotyšsko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

ZÁVĚRY

(38) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Lotyšska 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 Lotyšskem 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 Lotyšské republice.

V Bruselu dne 23. dubna 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Lotyšskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, 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

Lotyšsko	**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**
LGS	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

Lotyšsko	**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	**7,96 %**	**7,95 %**	**7,94 %**	**7,93 %**	**7,92 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Lotyšsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,05**	**0,03**	**0,02**	**0,02**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	**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)	**28,57 EUR**	**39,90 EUR**	**40,80 EUR**	**44,77 EUR**	**49,34 EUR**	**51,27 EUR**	**51,36 EUR**