PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/780

ze dne 13. dubna 2022

o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů

(oznámeno pod číslem C(2022)2313)

(Pouze německé, francouzské a italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Dohodu mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (dále jen „dohoda“) ([1]),

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) ([2]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) druhý pododstavec uvedeného nařízení,

po konzultaci s Výborem pro jednotné nebe,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

Souvislosti

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 se zřizuje systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Podle článku 10 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 ([3]) mají kromě toho členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období. Komise odpovídá za posouzení toho, zda jsou navržené výkonnostní cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a to na základě kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(2) Vypuknutí pandemie COVID-19 mělo počínaje prvním čtvrtletím kalendářního roku 2020 významný dopad na odvětví letecké dopravy a opatření k omezení pandemie přijatá členskými státy a třetími zeměmi značně snížila objem letového provozu ve srovnání s úrovněmi před pandemií.

(3) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ([4]). Jelikož tyto výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období následně předložené členskými státy a Švýcarskem byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19, nemohly zohlednit situaci letecké dopravy, jež se v důsledku pandemie výrazně změnila.

([1]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317 ([5]). Podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627 přijala Komise dne 2. června 2021 prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 ([6]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.

(5) Všechny členské státy a Švýcarsko vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti, které obsahovaly revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období a do 1. října 2021 je předložily Komisi k posouzení. Švýcarsko předložilo Komisi svůj návrh plánu výkonnosti na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, v tomto případě na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC“). Po ověření úplnosti tohoto návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC požádala Komise státy, které FABEC tvoří, aby do 17. listopadu 2021 předložily aktualizovaný návrh plánu výkonnosti. Posouzení Komise zahrnuté v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, který předložilo Švýcarsko a členské státy tvořící blok FABEC.

(6) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování návrhů plánů výkonnosti pro třetí referenční období.

(7) Toto rozhodnutí se vztahuje pouze na návrhy výkonnostních cílů a související prvky obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, které se přímo týkají poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří mají zajistit poskytování služeb ve vzdušném prostoru Švýcarska.

Přístup k posouzení

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad vnitrostátních cílů nebo cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cílů přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, posoudila Komise soulad cílů předložených Švýcarskem, jak je stanoveno v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb na základě kritéria stanoveného v bodě 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti bezpečnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise dospěla k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).

([6]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

(11) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Nebylo tedy vhodné, aby členské státy a Švýcarsko v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí. S ohledem na tyto úvahy byl soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii posouzen s ohledem na kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(12) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s průměrným zpožděním *na trati* z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity, pokud jde o traťové navigační služby, zejména včetně přezkumu plánovaných významných investic a přezkumu systému nebo systémů pobídek v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(13) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Nebylo tedy vhodné, aby členské státy a Švýcarsko v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity. S ohledem na tyto úvahy byl soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii posouzen s ohledem na kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti kapacity navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(14) Dále v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti kapacity pro letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 podle čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, doplnila Komise své posouzení přezkumem návrhů cílů v oblasti kapacity ze strany Švýcarska, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Jelikož nebylo shledáno, že by tyto návrhy cílů vzbuzovaly v souvislosti se Švýcarskem obavy, není třeba v tomto rozhodnutí uvádět žádná související zjištění.

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby, byl posouzen na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají zejména z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve třetím referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve druhém a třetím referenčním období (2015–2024) a ze srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění s průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a hospodářské prostředí. Tam, kde bylo zjištěno, že cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby nejsou v souladu s kritérii stanovenými v bodě 1.4 písm. a), b) a bodě c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise dále zkoumala, zda lze odchylku považovat za nezbytnou a přiměřenou na základě bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) Z tohoto důvodu dospěla Komise k závěru, že navržené místní výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro švýcarskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(17) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti. Bylo doplněno přezkumem prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, konkrétně klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) uvedené přílohy. Vzhledem k tomu, že bylo zjištěno, že některé klíčové faktory a parametry, na nichž jsou tyto cíle založeny, vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

(18) Dále v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů pro letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 podle čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení doplnila Komise svůj přezkum posouzením návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů Švýcarska, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Jelikož bylo zjištěno, že tyto návrhy cílů vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

(19) V souladu s bodem 2 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti kapacity, doplnila Komise svůj přezkum o posouzení návrhů systémů nabídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V tomto ohledu Komise zkoumala, zda návrhy systémů pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Jelikož bylo zjištěno, že tyto návrhy systémů pobídek vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

Zvláštní aspekty týkající se vývoje provozu

(20) Podle základní prognózy provozu služby STATFOR z října 2021 by měl letový provoz pro celou Unii dosáhnout svých předpandemických úrovní v průběhu roku 2023 a v roce 2024 tyto úrovně překročit. Míra nejistoty ohledně vývoje letového provozu však vzhledem k rizikům souvisejícím s vývojem epidemiologické situace v souvislosti s onemocněním COVID-19 zůstává obzvláště vysoká. Komise konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(21) V souladu s tím se tedy očekává, že předpokládaný růst letového provozu během třetího referenčního období bude v některých členských státech výrazně nižší než průměrný růst letového provozu na úrovni Unie, a že v řadě z nich zůstane objem letového provozu během třetího referenčního období pod předpandemickými úrovněmi. Komise uznává, že v důsledku toho je dosažení cílů v oblasti efektivity nákladů v celé Unii pro dotčené členské státy náročnější, a vzala tento bod v úvahu při přezkumu místních okolností, které jsou pro posouzení každého návrhu plánu výkonnosti relevantní.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhů výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

(22) Pokud jde o přezkum klíčových faktorů a parametrů uvedených v bodě 2.1. písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, na nichž jsou založeny návrhy výkonnostních cílů bloku FABEC pro Švýcarsko, pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vedlo posouzení Komise k následujícím zjištěním týkajícím se stanovených nákladů a jejich rozdělení.

(23) Co se týče stanovených nákladů, Komise podotýká, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švýcarsko uvádí, že poskytovatel traťových navigačních služeb (společnost Skyguide) provedl změny týkající se pravidel kapitalizace společnosti Skyguide, v jejichž důsledku se ve třetím referenčním období zvýšily její náklady na zaměstnance a provozní náklady a současně snížily náklady na odpisy. Ve svém doporučení Komisi orgán pro kontrolu výkonnosti zastává názor, že tato změna by mohla potenciálně narušit provádění mechanismu sdílení nákladových rizik ve vztahu ke Švýcarsku. Zásady a důsledky použité metody by proto měly být v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC dále vysvětleny a odůvodněny, pokud jde o jejich soulad s příslušnými právními ustanoveními, včetně čl. 28 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(24) Pokud jde o rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, zavádí Švýcarsko změnu v použité metodice, pokud jde o zacházení s nepřímými provozními náklady. Komise však poznamenává, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švýcarsko tuto změnu v rozdělení nepřímých provozních nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby nepopsalo ani neodůvodnilo. Komise se proto domnívá, že toto by mělo být v revidovaném návrhu plánu výkonnosti dále vysvětleno a odůvodněno.

(25) Na základě zjištění uvedených v 21. až 41. bodě odůvodnění prováděcího rozhodnutí C(2022) 2283 ([7]) bylo shledáno, že navržené cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC týkající se zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů. Švýcarsko, které společně s Belgií, Francií, Německem, Lucemburskem a Nizozemskem vypracovalo a předložilo návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, by proto mělo společně s těmito zeměmi předložit revidovaný návrh plánu výkonnosti pro blok FABEC, který by se zabýval doporučeními stanovenými v tomto rozhodnutí a v prováděcím rozhodnutí C(2022) 2283.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

(26) Komise má obavy, pokud jde o návrhy výkonnostních cílů předložených Švýcarskem, jak jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(27) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby švýcarské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +2,7 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než švýcarský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,5 %.

(28) Za druhé, Komise se domnívá, že návrhy cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro švýcarskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +2,7 % ve třetím referenčním období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši –3,4 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období. Zdá se, že tento rozdíl je způsoben významným nárůstem stanovených nákladů na letištní a přibližovací služby v průběhu třetího referenčního období, zejména pokud jde o ostatní provozní náklady a náklady na odpisy.

(29) Za třetí, při porovnávání návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb s výkonností na podobných letištích pro třetí referenční období Komise podotýká, že stanovené jednotkové náklady pro letiště v Ženevě a Curychu se odhadují na mnohem více než medián stanovených jednotkových nákladů příslušné srovnávací skupiny v průběhu druhého a třetího referenčního období.

(30) Komise se proto domnívá, že Švýcarsko by mělo s ohledem na připomínky uvedené v 26. až 29. bodě odůvodnění dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by mělo návrhy cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise týkající se návrhů cílů v oblasti kapacity

(31) Co se týče prvků pro přezkum stanovených v bodě 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že návrh systému pobídek pro kapacitu traťových navigačních služeb navržený v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zahrnuje maximální finanční výhodu rovnající se maximální finanční nevýhodě, přičemž obojí činí 0,5 % stanovených nákladů. Komise rovněž podotýká, že návrh systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržený Švýcarskem v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zahrnuje maximální finanční výhodu rovnající se maximální finanční nevýhodě, přičemž obojí činí 0,5 % stanovených nákladů.

(32) Na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti má Komise vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které z těchto systémů pobídek vyplývají a činí 0,5 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([7]) Prováděcí rozhodnutí Komise o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kyprem, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů.

(33) Švýcarsko by proto v souvislosti s návrhem plánu výkonnosti předloženým blokem FABEC mělo revidovat své návrhy systémů pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby byly maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek stanoveny na úrovni, která má významný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZÁVĚRY

(34) S odkazem na prováděcí rozhodnutí C(2022) 2283 Komise zjistila, že návrh plánu výkonnosti předložený Švýcarskem, jež je součástí bloku FABEC, obsahuje určité výkonnostní cíle ve vztahu k Belgii a Lucembursku, které nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(35) Proto, podle čl. 14 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, mají Švýcarsko a členské státy bloku FABEC do tří měsíců od data přijetí tohoto rozhodnutí postoupit Komisi svůj revidovaný plán výkonnosti a zohlednit v něm doporučení předložená Komisí.

(36) Komise následně revidovaný návrh plánu výkonnosti posoudí v celém jeho rozsahu v souladu s postupem stanoveným v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 a v důsledku tohoto následného posouzení bude moci zaujmout jakékoli stanovisko k návrhům výkonnostních cílů a dalším prvkům plánů výkonnosti, vůči nimž v tomto rozhodnutí nebyly vzneseny žádné námitky.

(37) Podle článku 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se mají cíle stanovené v nejnovější verzi návrhu plánu výkonnosti uplatňovat prozatímně, dokud Komise nevydá rozhodnutí o souladu výkonnostních cílů nebo revidovaných výkonnostních cílů, po němž má Švýcarsko a členské státy bloku FABEC přijmout svůj konečný plán výkonnosti.

(38) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, článek 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přiznává cílům obsaženým v konečném plánu výkonnosti zpětný účinek. V důsledku toho bude jakýkoli rozdíl v příjmech způsobený uplatněním jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočtených na základě návrhu plánu výkonnosti namísto jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočítaných na základě konečného plánu výkonnosti vyrovnán následnými úpravami jednotkové sazby během třetího referenčního období, které jsou dále upraveny výjimečnými opatřeními pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím nařízení 2020/1627. Komise proto nebude vyvozovat závěry o souladu jednotkových sazeb podle čl. 29 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 dříve, než budou přijaty příslušné konečné plány výkonnosti.

(39) Komise podotýká, že některé členské státy vyjádřily svůj záměr zahrnout do nákladových základů pro třetí referenční období nákladové položky týkající se detekce dronů na letištích. Z prvků obsažených v návrzích plánů výkonnosti nebylo možné přesně určit, do jaké míry členské státy tyto stanovené náklady zahrnuly do svých nákladových základů pro třetí referenční období a – pokud zahrnuty byly – do jaké míry jsou vynakládány v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb, a mohly by tak být považovány za způsobilé v rámci systému sledování výkonnosti a systému poplatků. Útvary Komise zaslaly všem členským státům *ad hoc* žádost o informace, aby shromáždily příslušné informace, a v souvislosti s ověřováním souladu jednotkových sazeb hlouběji prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(40) V reakci na vojenskou agresi vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, přijala Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie, vzlétnout z něj nebo přes ně přeletět. Tato opatření vedou ke snížení letového provozu ve vzdušném prostoru nad územím Unie. Dopad pro celou Unii by však neměl být srovnatelný se snížením letového provozu v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19 v březnu 2020. Je proto vhodné zachovat stávající opatření a postupy pro provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků ve třetím referenčním období. Při revizi místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC by Švýcarsko a členské státy bloku FABEC měly náležitě zohlednit provozní a finanční dopady příslušných změn v letovém provozu.

(41) Komise konzultovala se Švýcarskem doporučení stanovená v tomto rozhodnutí v souladu s čl. 19 odst. 2 této dohody,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem, Nizozemskem a Švýcarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, které jsou uvedeny v příloze tohoto prováděcího rozhodnutí C(2022) 2283, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Švýcarské konfederaci.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise