VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/780

z 13. apríla 2022

o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru, ktorý predložilo Švajčiarsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na tretie referenčné obdobie a ktorým sa stanovujú odporúčania na revíziu uvedených cieľov

[oznámené pod číslom C(2022) 2313]

(Iba nemecké, francúzske a talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Dohodu o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou (ďalej len „dohoda“) ([1]),

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) ([2]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c) druhý pododsek,

po konzultácii s Výborom pre jednotné nebo,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

Súvislosti

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 sa má zriadiť systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Okrem toho podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317 ([3]) majú členské štáty vypracovať záväzné výkonnostné ciele pre každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto výkonnostné ciele musia byť v súlade s celoúnijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie. Komisia je zodpovedná za posúdenie súladu navrhovaných výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch plánov výkonnosti s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(2) Vypuknutie pandémie COVID-19 od prvého štvrťroka kalendárneho roka 2020 výrazne ovplyvnilo odvetvie leteckej dopravy a výrazne znížilo objem leteckej prevádzky v porovnaní s úrovňami pred vypuknutím pandémie, a to v dôsledku opatrení prijatých členskými štátmi a tretími krajinami na zastavenie tejto pandémie.

(3) Celoúnijné výkonnostné ciele na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RO3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 ([4]). Keďže dané celoúnijné výkonnostné ciele a návrhy plánov výkonnosti na RO3, ktoré následne predložili členské štáty a Švajčiarsko, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19, nemohli zohľadniť výsledné výrazne zmenené okolnosti v leteckej doprave.

([1]) Ú. v. ES L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1).
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celoúnijné výkonnostné ciele pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024 (Ú. v. EÚ L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) V reakcii na vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie leteckých navigačných služieb boli vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1627 ([5]) stanovené na RO3 mimoriadne opatrenia, ktoré sa odchyľujú od ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Podľa článku 2 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627 Komisia 2. júna 2021 prijala vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 ([6]), ktorým sa stanovujú revidované celoúnijné výkonnostné ciele na RO3 v kľúčových oblastiach výkonnosti, t. j. bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.

(5) Všetky členské štáty a Švajčiarsko zhotovili a prijali návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované miestne výkonnostné ciele na RO3, ktoré boli predložené Komisii na posúdenie do 1. októbra 2021. Švajčiarsko predložilo Komisii svoj návrh plánu výkonnosti na úrovni FAB, v tomto prípade na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa (ďalej len „FABEC“). Po overení úplnosti návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Komisia požiadala, aby blok FABEC predložil aktualizovaný návrh plánu výkonnosti do 17. novembra 2021. Posúdenie Komisie zahrnuté v tomto rozhodnutí je založené na aktualizovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, ktorý predložilo Švajčiarsko a členské štáty patriace do bloku FABEC.

(6) Orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu obsahujúcu odporúčania k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti na RO3.

(7) Toto rozhodnutie sa týka len navrhovaných výkonnostných cieľov a súvisiacich prvkov uvedených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, ktoré sa priamo vzťahujú na poskytovateľa leteckých navigačných služieb určeného na poskytovanie služieb vo vzdušnom priestore Švajčiarska.

Prístup k posudzovaniu

(8) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov na národnej úrovni alebo na úrovni FAB na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Posúdenie jednotlivých kľúčových oblastí výkonnosti a s nimi súvisiacich výkonnostných cieľov Komisia doplnila o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu v navrhovaných plánoch výkonnosti.

(9) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť Komisia posúdila na základe kritéria stanoveného v bode 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 súlad cieľov Švajčiarska stanovených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Komisia dospela k záveru, že miestne výkonnostné ciele zamerané na bezpečnosť, ktoré navrhlo Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC a ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevyvolali žiadne obavy týkajúce sa ich súladu s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, a preto sa v tomto rozhodnutí neuvádzajú žiadne súvisiace zistenia.

(10) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov, ktoré Švajčiarsko stanovilo v predloženom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC 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 boli navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC porovnané s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí. Posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1627 z 3. novembra 2020 o mimoriadnych opatreniach na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba v dôsledku pandémie COVID-19 (Ú. v. EÚ L 366, 4.11.2020, s. 7).

([6]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 z 2. júna 2021, ktorým sa stanovujú revidované celoúnijné výkonnostné ciele pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) a ktorým sa ruší vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903 (Ú. v. EÚ L 195, 3.6.2021, s. 3).

(11) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúnijný výkonnostný cieľ na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula, a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnej úpravy. Preto nebolo pre členské štáty a Švajčiarsko vhodné revidovať v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 ich miestne výkonnostné ciele na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie. Vzhľadom na tieto úvahy sa posúdil súlad miestnych výkonnostných cieľov zameraných na životné prostredie s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na základe toho dospela Komisia k záveru, že miestne výkonnostné ciele zamerané na životné prostredie, ktoré navrhlo Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC a ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevyvolali žiadne obavy týkajúce sa ich súladu s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, a preto sa v tomto rozhodnutí neuvádzajú žiadne súvisiace zistenia.

(12) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov, ktoré Švajčiarsko stanovilo v predloženom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let, posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto boli navrhované ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC porovnané s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie traťových cieľov v oblasti kapacity, v rámci ktorého sa skúmali najmä plánované zásadné investície a systém alebo systémy stimulov vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(13) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúnijný výkonnostný cieľ na RO3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, ktorý sa pôvodne stanovil vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2019/903, nebol vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 revidovaný vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa uplynula, a jeho plnenie sa tak stalo definitívne, pričom neexistuje možnosť retroaktívnej úpravy. Preto nebolo pre členské štáty a Švajčiarsko vhodné revidovať v návrhoch plánov výkonnosti predložených do 1. októbra 2021 ich miestne výkonnostné ciele na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Vzhľadom na tieto úvahy sa posúdil súlad miestnych výkonnostných cieľov zameraných na kapacitu s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, pokiaľ ide o kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na základe toho dospela Komisia k záveru, že miestne výkonnostné ciele zamerané na kapacitu, ktoré navrhlo Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC a ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevyvolali žiadne obavy týkajúce sa ich súladu s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, a preto sa v tomto rozhodnutí neuvádzajú žiadne súvisiace zistenia.

(14) Okrem toho Komisia v súvislosti s posudzovaním navrhovaných cieľov v oblasti kapacity letísk patriacich do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktoré vykonala v súlade s článkom 1 ods. 3 a 4 uvedeného nariadenia, doplnila svoje posúdenie o preskúmanie cieľov zameraných na kapacitu navrhovaných Švajčiarskom, ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby v súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Keďže tieto návrhy cieľov nevyvolali žiadne obavy týkajúce sa Švajčiarska, nie je potrebné v tomto rozhodnutí uvádzať žiadne súvisiace zistenia.

(15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov, ktoré Švajčiarsko stanovilo v predloženom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v oblasti stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby, posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú konkrétne z porovnania vývoja stanovených jednotkových nákladov počas RO3, dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov počas druhého referenčného obdobia (ďalej len „RO2“) a RO3 (2015 – 2024) a východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie. Ak sa zistilo, že traťové ciele zamerané na nákladovú efektívnosť nie sú v súlade s kritériami stanovenými v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia ďalej preskúmala, či by sa na základe bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 mohla odchýlka považovať za potrebnú a primeranú.

(16) Na základe toho dospela Komisia k záveru, že navrhované miestne výkonnostné ciele zamerané na nákladovú efektívnosť pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania, ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevyvolávajú žiadne obavy týkajúce sa ich súladu s príslušnými celoúnijnými výkonnostnými cieľmi, a preto sa v tomto rozhodnutí neuvádzajú žiadne súvisiace zistenia.

(17) Posudzovanie traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti. Bolo doplnené o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, konkrétne o kľúčové faktory a parametre tvoriace základ týchto cieľov, ktoré sú uvedené v bode 2.1 písm. d) uvedenej prílohy. Keďže sa zistilo, že niektoré kľúčové faktory a parametre tvoriace základ daných cieľov vyvolávajú obavy v súvislosti so Švajčiarskom, príslušné zistenia sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.

(18) Okrem toho Komisia pri posudzovaní navrhovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť letísk patriacich do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktoré vykonala v súlade s článkom 1 ods. 3 a 4 uvedeného nariadenia, doplnila preskúmanie o posúdenie cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť navrhovaných Švajčiarskom, ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby v súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Keďže sa zistilo, že tieto navrhované ciele vyvolávajú obavy týkajúce sa Švajčiarska, príslušné zistenia sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.

(19) V súlade s bodom 2 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia pri posudzovaní navrhovaných cieľov zameraných na kapacitu doplnila svoje preskúmanie o posúdenie návrhov systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. V danej súvislosti Komisia preskúmala, či návrhy systémov stimulov spĺňajú hmotnoprávne požiadavky stanovené v článku 11 ods. 1 a 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Keďže sa zistilo, že navrhované systémy stimulov vyvolávajú obavy týkajúce sa Švajčiarska, príslušné zistenia sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.

Osobitné úvahy týkajúce sa vývoja objemu dopravy

(20) V základnej prognóze objemu dopravy útvaru STATFOR z októbra 2021 sa predpokladá, že letecká prevádzka na úrovni Únie dosiahne v priebehu roka 2023 úroveň spred pandémie a v roku 2024 túto úroveň prekročí. Úroveň neistoty v súvislosti s vývojom objemu dopravy však zostáva pomerne vysoká z dôvodu rizík súvisiacich s vývojom epidemiologickej situácie týkajúcej sa ochorenia COVID-19. Komisia poznamenáva, že je pravdepodobné, že oživenie dopravy v jednotlivých členských štátoch bude nerovnomerné.

(21) Preto sa očakáva, že predpokladaný rast objemu dopravy v RO3 bude v mnohých členských štátoch výrazne nižší ako priemerný rast objemu dopravy na úrovni Únie, a v prípade viacerých z týchto členských štátov sa predpokladá, že objem dopravy v RO3 zostane pod úrovňou spred pandémie. Komisia takisto uznáva, že v dôsledku toho je dosiahnutie celoúnijných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre príslušné členské štáty náročnejšie, a túto skutočnosť zohľadnila pri preskúmaní miestnych okolností relevantných pre posúdenie každého návrhu plánu výkonnosti.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie navrhovaných výkonnostných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

(22) Pokiaľ ide o preskúmanie kľúčových faktorov a parametrov uvedených v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré tvoria základ navrhovaných výkonnostných cieľov bloku FABEC pre Švajčiarsko v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, z posúdenia vykonaného Komisiou vyplývajú tieto zistenia týkajúce sa stanovených nákladov a ich rozdelenia.

(23) Pokiaľ ide o stanovené náklady, Komisia zistila, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švajčiarsko uvádza, že traťový poskytovateľ leteckých navigačných služieb (Skyguide) uplatnil zmeny týkajúce sa pravidiel kapitalizácie spoločnosti Skyguide, ktoré vedú k zvyšovaniu jej personálnych a prevádzkových nákladov a zároveň k znižovaniu nákladov na odpisy v RO3. Orgán na preskúmanie výkonnosti vo svojom odporúčaní Komisii zastáva názor, že táto zmena by v súvislosti so Švajčiarskom mohla potenciálne narušiť vykonávanie mechanizmu zdieľania rizika nákladov. Odôvodnenie a dôsledky použitej metódy by sa mali preto v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC podrobnejšie vysvetliť a opodstatniť, pokiaľ ide o ich súlad s príslušnými právnymi ustanoveniami vrátane článku 28 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(24) Pokiaľ ide o rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby, Švajčiarsko zavádza zmenu používanej metodiky spracovania nepriamych prevádzkových nákladov. Komisia však poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švajčiarsko neposkytlo opis ani odôvodnenie tejto zmeny v rozdeľovaní nepriamych prevádzkových nákladov medzi traťové a terminálne služby. Komisia sa preto domnieva, že by to bolo potrebné podrobnejšie vysvetliť a odôvodniť v revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

(25) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21 až 41 vykonávacieho rozhodnutia C(2022) 2283 ([7]) sa navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pre belgickú a luxemburskú traťovú zónu spoplatňovania posúdili ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Švajčiarsko, ktoré spolu s Belgickom, Francúzskom, Nemeckom, Luxemburskom a Holandskom vypracovalo a predložilo návrh plánu výkonnosti na RO3 na úrovni FAB, by malo preto spolu s týmito štátmi predložiť revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC, ktorý sa bude zaoberať odporúčaniami stanovenými v tomto rozhodnutí a vo vykonávacom rozhodnutí C(2022) 2283.

Preskúmanie navrhovaných cieľov zameraných na nákladovú efektívnosť terminálnych leteckých navigačných služieb

(26) Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s návrhmi výkonnostných cieľov, ktoré predložilo Švajčiarsko a ktoré sú stanovené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v súlade s bodom 2 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(27) Po prvé, pri porovnávaní vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov na RO3 s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov Komisia zistila, že vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade švajčiarskej terminálnej zóny spoplatňovania +2,7 % je počas RO3 vyšší ako vývoj švajčiarskych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania –0,5 %.

(28) Po druhé, Komisia sa domnieva, že navrhované ciele v oblasti vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade švajčiarskej terminálnej zóny spoplatňovania +2,7 % počas RO3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov –3,4 % zistený počas RO2. Zdá sa, že uvedený rozdiel je dôsledkom významného nárastu terminálnych stanovených nákladov počas RO3, najmä v oblasti ostatných prevádzkových nákladov a nákladov na odpisy.

(29) Po tretie, pri porovnávaní navrhovaných cieľov v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti s výkonnosťou podobných letísk počas RO3 Komisia zistila, že podľa odhadov sú stanovené jednotkové náklady letísk v Ženeve a Zurichu výrazne vyššie, ako je medián stanovených jednotkových nákladov príslušnej porovnávacej skupiny počas RO2 a RO3.

(30) Komisia sa preto domnieva, že Švajčiarsko by malo podrobnejšie odôvodniť ciele v oblasti terminálnej nákladovej efektívnosti vzhľadom na pozorovania uvedené v odôvodneniach 26 až 29 alebo revidovať navrhované ciele v oblasti terminálnych stanovených jednotkových nákladov smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov z článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou

(31) V súvislosti s prvkami na preskúmanie, ktoré sú stanovené v bode 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že návrh systému stimulov pre traťovú kapacitu uvedený v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC obsahuje maximálne finančné zvýhodnenie, ktoré sa rovná maximálnemu finančnému znevýhodneniu, a to v oboch prípadoch vo výške 0,5 % stanovených nákladov. Komisia takisto konštatuje, že návrh systému stimulov pre terminálnu kapacitu uvedený vo švajčiarskom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC obsahuje maximálne finančné zvýhodnenie rovnajúce sa maximálnemu finančnému znevýhodneniu, a to v oboch prípadoch vo výške 0,5 % stanovených nákladov.

(32) Na základe odborného stanoviska orgánu na preskúmanie výkonnosti má Komisia veľké pochybnosti o tom, či budú mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov vo výške 0,5 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje podľa článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

([7]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Rumunsko a Švédsko na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s výkonnostnými cieľmi na úrovni Únie na tretie referenčné obdobie a ktorým sa stanovujú odporúčania na revíziu týchto cieľov.

(33) Švajčiarsko by preto malo v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidovať svoje návrhy systémov stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej a terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje podľa článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by malo podľa Komisie viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu rovnajúcemu sa alebo vyššiemu ako 1 % stanovených nákladov.

ZÁVERY

(34) V súvislosti s vykonávacím rozhodnutím C(2022) 2283 Komisia zistila, že návrh plánu výkonnosti predložený Švajčiarskom ako súčasťou bloku FABEC obsahuje určité výkonnostné ciele vo vzťahu k Belgicku a Luxembursku, ktoré nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

(35) A preto v súlade s článkom 14 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 má Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC do troch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia predložiť Komisii revidovaný návrh plánu výkonnosti, v ktorom sa bude prihliadať na odporúčania vydané Komisiou.

(36) Komisia potom posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti v celom jeho rozsahu v súlade s postupom stanoveným v článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 a na základe tohto následného posúdenia môže prijať k navrhovaným výkonnostným cieľom a ďalším prvkom plánov výkonnosti, pre ktoré neboli v tomto rozhodnutí vznesené žiadne námietky, príslušné stanovisko.

(37) Podľa článku 17 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa ciele stanovené v najnovšej verzii návrhu plánu výkonnosti uplatňujú predbežne, kým Komisia nevydá rozhodnutie o súlade výkonnostných cieľov alebo revidovaných výkonnostných cieľov, po ktorom musia Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC prijať konečný plán výkonnosti.

(38) Pokiaľ ide o kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na nákladovú efektívnosť, v článku 17 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa cieľom uvedeným v konečnom pláne výkonnosti priznáva spätná účinnosť. Preto sa akýkoľvek rozdiel v príjmoch v dôsledku uplatnenia jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe návrhu plánu výkonnosti namiesto jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe konečného plánu výkonnosti zaúčtuje prostredníctvom následných úprav jednotkovej sadzby počas RO3, ktoré sa ďalej upravujú mimoriadnymi opatreniami na RO3 stanovenými vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2020/1627. Preto Komisia dospeje k záveru o súlade jednotkových sadzieb v súlade s článkom 29 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 až po prijatí príslušných konečných plánov výkonnosti.

(39) Komisia poznamenáva, že niektoré členské štáty uviedli svoj zámer začleniť do svojej nákladovej základne na RO3 nákladové položky súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Na základe prvkov uvedených v návrhoch plánov výkonnosti nebolo možné presne stanoviť, do akej miery členské štáty zahrnuli takéto stanovené náklady do nákladovej základne na RO3, a ak takéto náklady zahrnuli, do akej miery vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb, na základe čoho by sa mohli považovať za oprávnené v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania. Útvary Komisie zaslali všetkým členským štátom *ad hoc* žiadosť o informácie s cieľom zozbierať príslušné informácie a v kontexte overovania súladu jednotkových sadzieb budú ďalej skúmať nahlásené náklady súvisiace s detekciou dronov na letiskách. Toto rozhodnutie sa netýka zistení a záverov Komisie na tému nákladov súvisiacich s detekciou dronov.

(40) V reakcii na vojenskú agresiu Ruska voči Ukrajine, ktorá začala 24. februára 2022, Únia prijala reštriktívne opatrenia, ktorými sa ruským leteckým dopravcom, každému v Rusku zaregistrovanému lietadlu a každému lietadlu, ktoré nie je zaregistrované v Rusku, ale ktoré vlastní, prenajíma si alebo inak ovláda ruská fyzická alebo právnická osoba, ruský subjekt alebo orgán, zakazuje pristávať na území Únie, vzlietať z neho alebo nad ním prelietať. Tieto opatrenia vedú k zníženiu objemu leteckej prevádzky vo vzdušnom priestore nad územím Únie. Vplyv na úrovni Únie by však nemal byť porovnateľný so znížením objemu leteckej prevádzky spôsobeným vypuknutím pandémie COVID-19 v marci 2020. Je preto vhodné, aby sa v RO3 zachovali existujúce opatrenia a postupy na vykonávanie systému výkonnosti a spoplatňovania. Pri revidovaní miestnych výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC by malo Švajčiarsko a členské štáty bloku FABEC náležite zohľadniť prevádzkové a finančné účinky príslušných zmien v doprave.

(41) Komisia so Švajčiarskom konzultovala odporúčania uvedené v tomto rozhodnutí v súlade s článkom 19 ods. 2 dohody,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, ktorý predložili Belgicko, Nemecko, Francúzsko, Luxembursko, Holandsko a Švajčiarsko podľa nariadenia (ES) č. 549/2004 a ktorý je uvedený v prílohe k vykonávaciemu rozhodnutiu C(2022) 2283, nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na tretie referenčné obdobie stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Švajčiarskej konfederácii.

V Bruseli 13. apríla 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie