Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/1053

28.5.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1053

ze dne 19. května 2025

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou 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(2025)2924)

(Pouze české 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. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány buď na vnitrostátní úrovni, nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně závazných výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků letových navigačních služeb a funkcí sítě. Uvedené plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na dotčené referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029) byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti na čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti uvedených návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 15. listopadu 2024 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti.

(4) Posouzení Komise uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti na čtvrté referenční období, který předložila Česká republika (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen v provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posouzení návrhů plánů 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/oj.
([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).

(6) Podle čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1 uvedeného prováděcího nařízení a v příslušných případech s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti doplnila přezkumem prvků uvedených v příloze IV bodě 2 zmíněného prováděcího nařízení. Pokud jde o přílohu IV bod 2.1 písm. d) podbod vii) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise upozorňuje, že v rámci uvedeného přezkumu neprovedla podrobnou analýzu metodiky použité Českou republikou pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve čtvrtém referenčním období. 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 ([5]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení cílů v oblasti bezpečnosti

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

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

Česká republika	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ŘLP ČR	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Českou republikou pro poskytovatele letových navigačních služeb „ŘLP ČR“ jsou rovny cílům pro celou Unii na každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období pro tři z „cílů řízení bezpečnosti“, zatímco cíle „zajištění bezpečnosti“ má být dosaženo od roku 2026 a cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být dosaženo v roce 2029.

(11) Komise bere na vědomí, že v návrhu plánu výkonnosti jsou stanovena opatření pro ŘLP ČR za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je zavedení přepracovaných postupů reakce na mimořádné události, posílené sledování a výcvik v oblasti bezpečnosti a aktualizovaná cvičení v rámci zajištění bezpečnosti.

([5]) 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).

(12) Na základě zjištění uvedených v 9., 10. a 11. bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688 musí být dosaženo do posledního roku čtvrtého referenčního období, tj. do roku 2029, by se v případě místních výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti obsažených v návrhu plánu výkonnosti mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí

(13) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v příloze IV bodě 1.2 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle v oblasti životního prostředí navržené Českou republikou byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP"), který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([6]) a který byl k dispozici v okamžiku přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(14) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Českou republikou na čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty z plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**
Referenční hodnoty	2,54 %	2,52 %	2,49 %	2,45 %	2,43 %

(15) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Českou republikou jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(16) Komise bere na vědomí, že Česká republika v návrhu plánu výkonnosti předložila opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují další rozšíření přeshraničního provozu a zdokonalení sektorového rozdělení vzdušného prostoru.

(17) Na základě zjištění uvedených v 14., 15. a 16. bodě odůvodnění by se v případě cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažených v návrhu plánu výkonnosti mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(18) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v 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 příloze IV bodě 1.3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle v oblasti kapacity na trati navržené Českou republikou byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl vypracován v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 a který byl k dispozici v okamžiku přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

([6]) 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).

(19) Cíle v oblasti kapacity na trati navržené Českou republikou na čtvrté referenční období, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě jsou tyto:

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**
Referenční hodnoty	0,19	0,14	0,11	0,10	0,10

(20) Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity na trati navržené Českou republikou jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(21) Komise bere na vědomí, že Česká republika v návrhu plánu výkonnosti předložila opatření pro dosažení místních cílů v oblasti kapacity na trati. Uvedená opatření zahrnují nábor a výcvik řídících letového provozu, optimalizaci začátků provozní doby sektorů, zdokonalení sektorového rozdělení vzdušného prostoru a další rozvoj systému řízení letového provozu.

(22) Na základě zjištění uvedených v 19., 20. a 21. bodě odůvodnění by se v případě cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažených v návrhu plánu výkonnosti mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(23) V souladu s přílohou IV bodem 2.1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle zavdávají důvod k obavám.

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb na čtvrté referenční období vedou ve srovnání s třetím referenčním obdobím k výraznému zhoršení průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM za rok. Navržené cíle na čtvrté referenční období jsou totiž stanoveny na 0,40 minuty na let, zatímco skutečná výkonnost zaznamenaná ve třetím referenčním období se pohybovala v rozmezí od 0,01 do 0,15 minuty na let.

(25) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Česká republika měla na základě připomínek uvedených v 24. bodě odůvodnění své cíle v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby na čtvrté referenční období podrobněji zdůvodnit, nebo by měla uvedené cíle upravit směrem dolů.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(26) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby byl posouzen na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1.4 písm. a), b) a c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Uvedená kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v třetím a čtvrtém referenčním období (2020–2029) 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 ekonomické prostředí.

(27) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Českou republikou na čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v České republice	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**CZK 1 315,2**	**CZK 1 425,1**	**CZK 1 426,6**	**CZK 1 425,3**	**CZK 1 393,9**	**CZK 1 383,9**	**CZK 1 336,2**
	53,62 EUR	58,10 EUR	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR

(28) Pokud jde o posuzovací kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů České republiky na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −1,3 % ve čtvrtém referenčním období je vyšší než vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,2 %.

(29) Pokud jde o posuzovací kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů České republiky na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,2 % ve třetím a čtvrtém referenčním období je nižší než dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,0 %.

(30) Komise však konstatuje, že Česká republika ztratila v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině významný podíl přeletů, k nimž v minulosti sloužila. Toto snížení provozu ve čtvrtém referenčním období nadále značně ovlivňuje výkonnost poskytovatele letových navigačních služeb z hlediska nákladové efektivnosti, přičemž negativní dopad má zejména na dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů České republiky.

(31) Pro účely posuzovacího kritéria uvedeného v 29. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Česká republika splnila dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by nenastaly okolnosti uvedené v 30. bodě odůvodnění.

(32) Za tímto účelem Komise přepočetla dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů s ohledem na odhadovanou strukturální ztrátu provozu v České republice v důsledku války na Ukrajině, měřenou ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Tento přepočet vede k upravenému dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů pro Českou republiku ve výši −2,3 %, který je vyšší než dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, jenž činí −1,0 %. Vyvozuje se proto závěr, že Česká republika po zohlednění účinku významného snížení provozu, k němuž došlo v důsledku války na Ukrajině, posuzovací kritérium uvedené v 29. bodě odůvodnění splňuje.

(33) Pokud jde o posuzovací kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota České republiky pro stanovené jednotkové náklady ve výši 58,10 EUR v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“) je o 13,6 % vyšší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny stanovené v článku 7 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, jež činí 51,14 EUR v eurových cenách roku 2022.

(34) Při vyloučení negativního dopadu změn provozu v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině je zřejmé, že Česká republika splňuje jak vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, tak dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise se proto domnívá, že odchylka od průměrné základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na rok 2024 uvedená v 33. bodě odůvodnění nebrání souladu výkonnostních cílů České republiky v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(35) S ohledem na to, co bylo uvedeno v 27. až 34. bodě odůvodnění, by se v případě cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažených v návrhu plánu výkonnosti mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(36) V souladu s přílohou IV bodem 2.1 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

Přezkum systémů pobídek pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby

(37) V souladu s přílohou IV bodem 2.1 písm. f) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem systémů pobídek na podporu dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „systémy pobídek pro kapacitu“) uvedených v článku 11 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že systémy pobídek pro kapacitu na čtvrté referenční období zavedené Českou republikou pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve čtvrtém referenčním období zavdávají důvod k obavám.

(38) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro kapacitu traťových navigačních služeb, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb obsažené v návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši pouze 0,75 % stanovených nákladů. S ohledem na odborné doporučení poskytnuté orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že maximální finanční nevýhody pro systémy pobídek pro kapacitu stanovené Českou republikou nejsou v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který vyžaduje, aby tyto systémy pobídek měly „*podstatný dopad na příjmy v ohrožení*“.

(39) Česká republika by proto měla v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti podle čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 své systémy pobídek pro kapacitu upravit tak, aby maximální finanční nevýhoda vyplývající z těchto systémů pobídek byla stanovena na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle názoru Komise by tato úprava měla vést k maximální finanční nevýhodě ve výši 1 % ročních stanovených nákladů nebo vyšší.

ZÁVĚR

(40) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem by se v případě výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti České republiky mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou 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 České republice.

V Bruselu dne 19. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Česká republika	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti**, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA)				
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ŘLP ČR	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	D
	Zajištění bezpečnosti	B	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

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v České republice	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**CZK 1 315,2**	**CZK 1 425,1**	**CZK 1 426,6**	**CZK 1 425,3**	**CZK 1 393,9**	**CZK 1 383,9**	**CZK 1 336,2**
	EUR 53,62	EUR 58,10	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR