Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1053

28.5.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1053

z 19. mája 2025

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

[oznámené pod číslom C(2025) 2924]

(Iba české znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([3]), a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029) boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 15. novembra 2024.

(4) Posúdenie Komisie prezentované v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti na RO4, ktorý Česká republika predložila (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorý pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a v prípade potreby s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(7) Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. d) podbod vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že v rámci tohto preskúmania nevykonala podrobnú analýzu metodiky, ktorú používa Česká republika na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([5]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

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

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

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

(10) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré navrhla Česká republika pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „ŘLP ČR“, sa rovnajú celoúnijným cieľom za každý kalendárny rok RO4 pre tri z „cieľov riadenia bezpečnosti“, zatiaľ čo cieľ „zaistenie bezpečnosti“ sa má dosiahnuť od roku 2026 a cieľ „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“ sa má dosiahnuť v roku 2029.

(11) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre ŘLP ČR na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je vykonávanie prepracovaných procesov reakcie na núdzové situácie, posilnené monitorovanie a odborná príprava v oblasti bezpečnosti a aktualizované cvičenia v rámci zaistenia bezpečnosti.

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

(12) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 9, 10 a 11 a vzhľadom na to, že celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

(13) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Českej republiky v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([6]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

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

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**
Referenčné hodnoty	2,54 %	2,52 %	2,49 %	2,45 %	2,43 %

(15) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložila Česká republika, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(16) Komisia poznamenáva, že Česká republika v návrhu plánu výkonnosti predložila opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú ďalšie rozšírenie cezhraničnej prevádzky a zdokonalenie sektorizácie vzdušného priestoru.

(17) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 14, 15 a 16 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

(18) Pokiaľ ide o kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti 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 sa navrhované ciele Českej republiky v oblasti traťovej kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(19) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložila Česká republika na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**
Referenčné hodnoty	0,19	0,14	0,11	0,10	0,10

(20) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložila Česká republika, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(21) Komisia zaznamenala, že Česká republika predstavila v návrhu plánu výkonnosti opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti traťovej kapacity. Tieto opatrenia zahŕňajú nábor a odbornú prípravu riadiacich letovej prevádzky, optimalizáciu časov otvárania sektora, zdokonalenie sektorizácie vzdušného priestoru a ďalší rozvoj systému riadenia letovej prevádzky.

(22) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 19, 20 a 21 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(23) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(24) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú v porovnaní s tretím referenčným obdobím (ďalej len „RO3“) k výraznému zhoršeniu priemerného ročného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) pri prílete. Navrhované ciele na RO4 sú v skutočnosti stanovené na 0,40 minúty na jeden let, zatiaľ čo skutočná výkonnosť zaznamenaná počas RO3 sa pohybovala v rozmedzí od 0,01 do 0,15 minúty na let.

(25) Komisia sa preto domnieva, že Česká republika by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 mala na základe pripomienok uvedených v odôvodnení 24 podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4, alebo by mala tieto ciele upraviť smerom nadol.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(26) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov zahrnutých v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so stanovenými jednotkovými nákladmi (*determined unit cost*, 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. Uvedené kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO4, dlhodobého vývoja DUC počas tretieho referenčného obdobia (ďalej len „RO3“) a RO4 (2020 – 2029) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

(27) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Česká republika navrhla na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Traťová zóna spoplatňovania Českej republiky	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj DUC Českej republiky na úrovni zóny spoplatňovania –1,3 % počas RO4 prevyšuje celoúnijný vývoj –1,2 % počas rovnakého obdobia.

(29) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj DUC Českej republiky na úrovni zóny spoplatňovania +0,2 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom –1,0 % počas rovnakého obdobia.

(30) Komisia však konštatuje, že Česká republika v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine stratila značnú časť preletov, ktoré nad jej územím v minulosti prebiehali. Toto zníženie objemu dopravy má aj počas RO4 značný vplyv na výkonnosť v oblasti nákladovej efektívnosti poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Českej republiky.

(31) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 29 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Česká republika splnila dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 30.

(32) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Českú republiku v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Českú republiku vo výške –2,3 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške –1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Česká republika po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 29.

(33) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že východisková hodnota Českej republiky pre DUC 58,10 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 13,6 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 51,14 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(34) Keď sa vylúči negatívny vplyv zmien objemu dopravy vyplývajúcich z ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, je zrejmé, že Česká republika sleduje celoúnijný vývoj DUC, ako aj dlhodobý vývoj DUC na úrovni celej Únie. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od priemeru východiskovej hodnoty pre DUC za 2024 uvedená v odôvodnení 33 nebráni v prípade Českej republiky konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

(35) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 27 až 34 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(36) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

Preskúmanie systémov stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu

(37) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie systémov stimulov podporujúcich dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity (ďalej len „systémy stimulov pre kapacitu“) uvedených v článku 11 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že systémy stimulov pre kapacitu na RO4, ktoré zaviedla Česká republika pre traťové a terminálne služby v RO4, vyvolávajú obavy.

(38) Komisia konštatuje, že systém stimulov pre traťovú kapacitu aj systém stimulov pre terminálnu kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti zahŕňajú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške iba 0,75 % stanovených nákladov. So zreteľom na odborné poradenstvo, ktoré poskytol PRB, sa Komisia domnieva, že maximálne finančné znevýhodnenia systémov stimulov pre kapacitu stanovených Českou republikou nie sú v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, v ktorom sa vyžaduje, aby takéto systémy stimulov mali „výrazný vplyv na ohrozený výnos“.

(39) Česká republika by preto mala v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti podľa článku 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 zrevidovať svoje systémy stimulov pre kapacitu, aby sa maximálne finančné znevýhodnenie vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovilo na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Podľa názoru Komisie by uvedená revízia mala viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu dosahujúcemu alebo prevyšujúcemu 1 % ročných stanovených nákladov.

ZÁVERY

(40) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Českej republiky mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

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

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Českej republike.

V Bruseli 19. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti Českej republiky, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Česká republika	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti** vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA)					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ŘLP ČR	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	B	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Česká republika	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Traťová zóna spoplatňovania Českej republiky	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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	EUR 58,16	EUR 58,11	EUR 56,82	EUR 56,42	EUR 54,47