2026/866

20.4.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/866

ze dne 27. března 2026

o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru na čtvrté referenční období předloženém Švýcarskem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004

(oznámeno pod číslem C(2026) 2002)

(Pouze francouzské, italské a německé znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Dohodu mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ([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,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([3]), 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 ([4]), a zejména na čl. 15 odst. 1 a 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÁ VÝCHODISKA

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

(2) Dne 12. června 2024 přijala Komise výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029). Tyto výkonnostní cíle pro celou Unii byly stanoveny prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2024/1688 ([5]).

(3) Dne 1. října 2024 předložily Belgie, Německo, Francie, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko (dále jen „státy bloku FABEC“) Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období, který byl společně přijat na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC“). Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložily státy bloku FABEC dne 15. listopadu 2024 aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (dále jen „návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“).

(4) Komise shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pro oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb Belgie a Lucemburska, Německo, Nizozemsko a Švýcarsko nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, a nejsou proto v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

([1]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) 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).

(5) Dne 16. května 2025 proto Komise prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ([6]) vyrozuměla Belgii, Německo, Francii, Lucembursko a Nizozemsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedeného ve 4. bodě odůvodnění, zatímco Švýcarsko bylo o těchto zjištěních vyrozuměno prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1039 ([7]). V uvedených rozhodnutích vydala Komise pro státy bloku FABEC doporučení s cílem zajistit soulad jejich výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.

(6) Dne 14. srpna 2025 předložily státy bloku FABEC Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložily Belgie, Německo, Francie, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko dne 17. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“).

(7) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise posoudila soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a případně s přihlédnutím k místním okolnostem.

(8) Toto rozhodnutí vyjadřuje pochyby Komise ohledně souladu revidovaných výkonnostních cílů Švýcarska v oblasti efektivity nákladů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC s cíli pro celou Unii. Souběžně s tím Komise zvlášť vyrozuměla členské státy EU, které jsou součástí bloku FABEC, o svých pochybách ohledně souladu revidovaných výkonnostních cílů Nizozemska v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(9) Výbor pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků podle čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2024/2803, předložil Komisi své stanovisko k výkonnostním cílům obsaženým v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o soulad těchto cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii. Zjištění uvedená v tomto rozhodnutí vycházejí z podrobného technického posouzení uvedeného ve stanovisku Výboru pro kontrolu výkonnosti ([8]).

DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ PODROBNÉHO ŠETŘENÍ

(10) Revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC stanoví revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko spolu s aktualizovanými základními hodnotami pro stanovené jednotkové náklady na roky 2019 a 2024. Revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů a základní hodnoty jsou v následující tabulce srovnány s odpovídajícími hodnotami v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024.

([6]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ze dne 16. května 2025 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Dánskem, Německem, Estonskem, Irskem, Řeckem, Francií, Lotyšskem, Lucemburskem, Nizozemskem a Slovenskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2025/1039 ze dne 16. května 2025 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti č. 1-2026 k posouzení revidovaných návrhů plánů výkonnosti na čtvrté referenční období, 28. ledna 2026.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Počáteční cíle v oblasti efektivity nákladů (návrh plánu výkonnosti bloku FABEC předložený v roce 2024) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách z roku 2022)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů (revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách z roku 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Rozdíl	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) Komise konstatuje, že Švýcarsko stanovilo vylepšený výkonnostní cíl v oblasti efektivity nákladů na rok 2029, zatímco výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na roky 2025, 2026, 2027 a 2028 byly revidovány směrem nahoru, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti bloku FABEC předloženým v roce 2024 představuje zhoršení.

(12) Aktualizace prognózy provozu pro oblast zpoplatnění, v souladu se základní prognózou provozu služby STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025, měla u každého roku čtvrtého referenčního období značný nepříznivý vliv na cíle v oblasti efektivity nákladů. Revidované předpoklady týkající se provozu pro oblast zpoplatnění Švýcarsko jsou uvedeny v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko	2025	2026	2027	2028	2029
Původní prognóza provozu (návrh plánu výkonnosti předložený v roce 2024) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Aktualizovaná prognóza provozu (revidovaný návrh plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Rozdíl	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) Stanovené náklady pro oblast zpoplatnění se pro roky 2025 a 2026 naopak v reálných cenách mírně zvýšily, pro roky 2027 až 2029 pak byly revidovány směrem dolů. Na rok 2029 je ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti konstatováno výrazné snížení o 8,4 %. V následující tabulce jsou uvedeny revidované stanovené náklady pro čtvrté referenční období vyjádřené v reálných cenách z roku 2022 ve srovnání se stanovenými náklady v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Původní stanovené náklady v reálných cenách z roku 2022 (návrh plánu výkonnosti předložený v roce 2024)	*254 mil. CHF*	*263 mil. CHF*	*265 mil. CHF*	*267 mil. CHF*	*274 mil. CHF*
	253 mil. EUR	*262 mil. EUR*	*264 mil. EUR*	*266 mil. EUR*	*272 mil. EUR*
Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	**255 mil. CHF**	**265 mil. CHF**	**264 mil. CHF**	**264 mil. CHF**	**250 mil. CHF**
	254 mil. EUR	264 mil. EUR	263 mil. EUR	262 mil. EUR	249 mil. EUR
Rozdíl	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) Komise konstatuje, že prognóza inflace pro Švýcarsko na čtvrté referenční období byla ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti bloku FABEC v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidována směrem dolů. V důsledku revidovaných stanovených nákladů v reálných cenách, které jsou uvedeny v 13. bodě odůvodnění, jsou proto sníženy stanovené náklady v nominálním vyjádření pro každý rok čtvrtého referenčního období, včetně roku 2025 a 2026, pro něž jsou stanovené náklady v reálných cenách vyšší než v návrhu plánu výkonnosti.

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

(16) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 1,2 % ve čtvrtém referenčním období je v souladu s vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %. U tohoto zjištění však Komise provede další přezkum a ověření úprav, které Švýcarsko použilo v případě své základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady pro rok 2024 (dále jen „základní hodnota pro rok 2024“).

(17) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,2 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(18) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro rok 2024 pro Švýcarsko ve výši 129,03 EUR v reálných cenách z roku 2022 je o 52,6 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 84,53 EUR v reálných cenách z roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688. Kromě toho, jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění, se Komise domnívá, že úpravy základní hodnoty pro rok 2024 je třeba dále přezkoumat a ověřit.

(19) Pokud jde o kritérium pro posouzení uvedené v 18. bodě odůvodnění, Švýcarsko se domnívá, že by měly být zohledněny zjištěné rozdíly v paritě kupní síly a složitosti vzdušného prostoru mezi státy v rámci srovnávací skupiny. Výbor pro kontrolu výkonnosti však v této fázi nemohl dospět k závěru ohledně souvisejícího vlivu na nákladové základy dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb. K posouzení dopadu rozdílů v paritě kupní síly, změn ve složitosti vzdušného prostoru a jakýchkoli jiných provozních nebo ekonomických faktorů, které mají významný dopad na srovnatelnost poskytovatelů letových navigačních služeb v rámci srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, je zapotřebí podrobnější analýza.

(20) Komise se dále zabývala tím, zda mohou být odchylky uvedené v 17. a 18. bodě odůvodnění považovány za nezbytné a přiměřené v souladu s bodem 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise proto posoudila, zda je zjištěná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v 17. bodě odůvodnění způsobena výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo náklady na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(21) Výbor pro kontrolu výkonnosti vypočítal odhadovaný rozdíl mezi stanovenými náklady pro čtvrté referenční období, které Švýcarsko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, a stanovenými náklady, které by byly zapotřebí k souladu s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí a čtvrté referenční období dohromady. Na základě zjištění Výboru pro kontrolu výkonnosti jsou celkové stanovené náklady pro čtvrté referenční období navržené Švýcarskem o přibližně 289,5 milionu EUR v reálných cenách z roku 2022 nižší, než je úroveň nutná pro soulad s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, což představuje průměrný roční rozdíl ve výši 57,9 milionu EUR v reálných cenách z roku 2022.

(22) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Švýcarsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC odkazuje na dodatečné stanovené náklady vzniklé ve čtvrtém referenčním období poskytovateli letových navigačních služeb Skyguide v souvislosti s opatřeními k dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „kapacitní opatření“).

(23) Švýcarsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zdůrazňuje, že společnost Skyguide poskytuje služby ve velmi složitém vzdušném prostoru a stojí v čele vývoje technologických a provozních řešení pro zlepšování v oblasti poskytování letových navigačních služeb. Inovativní úsilí společnosti Skyguide se zaměřilo zejména na digitalizaci a transformaci poskytování letových navigačních služeb prostřednictvím tzv. „programu virtuálního centra“ („Virtual Centre Programme“), který je nadále prováděn rovněž ve čtvrtém referenčním období.

(24) Švýcarsko uvádí, že společnost Skyguide se ve čtvrtém referenčním období zaměří v první řadě na zajištění odpovídajícího počtu řídících letového provozu, aby byly splněny místní cíle v oblasti kapacity. Na druhém místě bude společnost Skyguide vedle úsilí o modernizaci, která je součástí programu virtuálního centra, pracovat na posílení odolnosti svých stávajících technologií, postupů a infrastruktury. Společnost Skyguide plánuje v reakci na technické problémy, s nimiž se potýkala ve třetím referenčním období, zejména navýšit zdroje na údržbu svého staršího vybavení a infrastruktury.

(25) Švýcarsko poukazuje na to, že plánovaná kapacitní opatření jsou ke splnění místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. Podle Švýcarska by omezení nebo odklad uvedených opatření vedly ke zhoršení kvality služeb v jeho vzdušném prostoru.

(26) Komise konstatuje, že Švýcarsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předložilo a přesně stanovilo pět kapacitních opatření. Pro celé čtvrté referenční období představují kapacitní opatření předložená Švýcarskem celkové stanovené náklady ve výši 218,8 milionu CHF vyjádřené v reálných cenách z roku 2022 (ekvivalent 217,7 milionu EUR v reálných cenách z roku 2022). Uvedená kapacitní opatření byla podrobně popsána již v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024. Náklady vykázané v případě těchto opatření však byly v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidovány výrazně směrem nahoru.

(27) Komise nejprve přezkoumala a analyzovala níže uvedená kapacitní opatření oznámená Švýcarskem v souvislosti se společností Skyguide:

— výcvik a nábor dalších řídících letového provozu s cílem zvládat rostoucí objem provozu a nahradit pracovníky, u nichž se během čtvrtého referenčního období očekává odchod do důchodu (dále jen „opatření 1 a 2“),

— zavedení a vývoj nástrojů a postupů pro řízení kontinuity činností za účelem zvýšení odolnosti (dále jen „opatření 3“),

— investice do uspořádání letového provozu nezávislého na umístění (dále jen „opatření 4“),

— zavedení různých nástrojů pro optimalizaci uspořádání toku letového provozu na letiště a z letišť (dále jen „opatření 5“).

(28) Opatření 1 a 2 zahrnují výcvik a nábor nových řídících letového provozu společností Skyguide, a to jak za účelem zvýšení celkového počtu řídících letového provozu působících v oblastních střediscích řízení (ACC) v Curychu a Ženevě, tak za účelem nahrazení řídících letového provozu, kteří mají během čtvrtého referenčního období odejít do důchodu. Očekává se, že činnosti plánované v rámci opatření 1 a 2 povedou ke zvýšení počtu řídících letového provozu pracujících na traťových sektorech v oblastních střediscích řízení v Curychu a Ženevě z přibližně 198 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2024 na přibližně 219 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2029, což znamená výrazný nárůst o přibližně 21 ekvivalentů plného pracovního úvazku ve čtvrtém referenčním období.

(29) Švýcarsko poukazuje na to, že zaměstnávání dalších řídících letového provozu podle opatření 1 a 2 má zásadní význam pro přizpůsobení se růstu objemu provozu, který se očekává ve čtvrtém referenčním období. Švýcarsko zejména vysvětluje, že dostupnost vyššího počtu řídících letového provozu umožní společnosti Skyguide otevřít další sektory, a poskytne tak kapacitu a flexibilitu potřebnou k řízení poptávky v období nejintenzívnějšího provozu.

(30) Opatření 1 a 2 společně představují vykázané celkové náklady ve výši 154,0 milionu CHF v nominálním vyjádření ve čtvrtém referenčním období.

(31) Cílem opatření 3 je posílit odolnost činností společnosti Skyguide s cílem umožnit rychlou obnovu kritických systémů a služeb v případech nepředvídaného technického narušení. Švýcarsko dokládá, že opatření 3 přinese další redundanci a záložní řešení na podporu kontinuity provozu a odolnosti systémů, infrastruktury a zařízení.

(32) U čtvrtého referenčního období vykázalo Švýcarsko pro opatření 3 celkové náklady ve výši přibližně 30,2 milionu CHF v nominálním vyjádření.

(33) Opatření 4 zahrnuje pokračující snahu společnosti Skyguide o přechod k uspořádání letového provozu nezávislého na umístění prostřednictvím provádění programu virtuálního centra uvedeného ve 23. bodě odůvodnění. Cílem je, aby v důsledku plánovaných technických zlepšení systému uspořádání letového provozu byla společnost Skyguide schopna řídit jakýkoli let ve švýcarském vzdušném prostoru z kteréhokoli ze dvou oblastních středisek řízení (Curych a Ženeva), a tak se zvýšila kapacita, flexibilita a efektivita letových navigačních služeb. V rámci opatření 4 usiluje společnost Skyguide rovněž o snížení pracovní zátěže řídících letového provozu prostřednictvím větší automatizace a zavedení zdokonalených nástrojů a postupů k uspořádání toku a kapacity letového provozu. Pro celé čtvrté referenční období představuje opatření 4 celkové náklady ve výši 42,4 milionu CHF v nominálním vyjádření.

(34) V rámci opatření 5 se Švýcarsko odvolává na náklady spojené s různými iniciativami a nástroji pro optimalizaci uspořádání toku letového provozu na letiště a z letišť. Podle Švýcarska je cílem činností předložených v rámci opatření 5 optimalizovat provoz na drahách a zvýšit efektivitu. V revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC vykazuje Švýcarsko u čtvrtého referenčního období pro opatření 5 celkové náklady ve výši 1,5 milionu CHF v nominálním vyjádření za čtvrté referenční období.

(35) Komise konstatuje, že činnosti předložené Švýcarskem v rámci opatření 5 se do značné míry týkají poskytování letových navigačních služeb na letištích. Vzhledem k tomu, že na náklady na tyto služby se nevztahuje nákladový základ traťových navigačních služeb, nelze takové náklady uplatnit pro odůvodnění odchylky od cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby pro celou Unii. Komise se domnívá, že jsou zapotřebí další informace týkající se nákladů vykázaných Švýcarskem v rámci opatření 5, zejména pokud jde o jejich rozdělení mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

(36) Celkově jsou kapacitní opatření, kterými Švýcarsko odůvodňuje odchylku od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, významná jak z hlediska rozsahu, tak z hlediska finančního dopadu. K posouzení rozsahu, nákladů a přiměřenosti těchto kapacitních opatření z hlediska dosažení cílů v oblasti kapacity je zapotřebí jejich podrobnější analýzy.

(37) Aniž je dotčen výsledek další analýzy uvedené v 36. bodě odůvodnění, je nicméně zřejmé, že dodatečné náklady vykázané Švýcarskem na kapacitní opatření uvedená ve 22. až 36. bodě odůvodnění pouze částečně odůvodňují zjištěný průměrný roční rozdíl oproti dlouhodobému trendu efektivity nákladů pro celou Unii, který je uveden v 17. bodě odůvodnění. Tuto odchylku proto nelze přičítat výhradně dodatečným stanoveným nákladům na předložená kapacitní opatření bez ohledu na to, zda jsou tato opatření celkově považována za nezbytná a přiměřená, pokud jde o dosažení místních cílů v oblasti kapacity.

(38) Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Švýcarska splněno.

(39) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Švýcarsko nepředložilo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC žádná restrukturalizační opatření, která by odůvodňovala odchylku od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) proto v případě Švýcarska není splněno.

ZÁVĚRY

(40) Komise dospěla k závěru, že Švýcarsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC náležitě nezohlednilo doporučení stanovená v článku 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1039, pokud jde o výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb.

(41) Komise zejména konstatuje, že revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Švýcarskem nejsou v souladu s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise rovněž podotýká, že stanovené náklady pro oblast zpoplatnění Švýcarsko nebyly v dostatečné míře sníženy, aby byl zajištěn soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii. Kromě toho, jak je uvedeno v 16. a 18. bodě odůvodnění, se Komise domnívá, že úpravy, které Švýcarsko použilo v případě své základní hodnoty pro rok 2024, je třeba dále přezkoumat a ověřit.

(42) V neposlední řadě Komise na základě prvků a odůvodnění uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC neshledala, že by odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii mohla být přičítána výhradně dodatečným nákladům vzniklým v souvislosti s dosažením místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity. K posouzení dalších provozních a ekonomických aspektů, které Švýcarsko uvedlo k odůvodnění odchylek zmíněných v 17. a 18. bodě odůvodnění, s ohledem na kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 písm. b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by byly zapotřebí další informace a analýza.

(43) Na základě zjištění uvedených v 14. až 42. bodě odůvodnění proto Komise v této fázi posuzování revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC konstatuje, že o souladu revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Švýcarskem přetrvávají pochyby.

(44) Komise se proto rozhodla zahájit podrobné šetření stanovené v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jde o výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Níže uvedené výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa pro čtvrté referenční období vyvolávají pochyby, pokud jde o jejich soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Švýcarsko	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách z roku 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

Článek 2

1. Zahajuje se podrobné šetření stanovené v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 s ohledem na výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů uvedené v článku 1.

2. Na podporu dalšího posouzení výkonnostních cílů uvedených v článku 1 poskytne Švýcarsko na žádost Komise relevantní doplňující údaje a informace týkající se prvků stanovených v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Švýcarské konfederaci.

V Bruselu dne 27. března 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

DEMONSTRATIVNÍ SEZNAM PRVKŮ PRO DALŠÍ ANALÝZU VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ V OBLASTI EFEKTIVITY NÁKLADŮ PRO OBLAST ZPOPLATNĚNÍ TRAŤOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB ŠVÝCARSKO

1) Stanovené náklady pro čtvrté referenční období se zaměřením na nadcházející kalendářní roky 2027, 2028 a 2029, včetně podrobných předpokladů a parametrů, které slouží jako základ pro stanovené náklady pro každý subjekt v oblasti zpoplatnění

2) Úpravy základních hodnot stanovených jednotkových nákladů na rok 2019 a 2024

3) Nejnovější dostupné skutečné náklady zaznamenané za rok 2025 pro každý subjekt v oblasti zpoplatnění

4) Předpoklady týkající se provozu použité v revidovaném návrhu plánu výkonnosti a nejnovější dostupné informace o předpokládaném vývoji provozu ve čtvrtém referenčním období pro oblast zpoplatnění

5) Opatření uvedená Švýcarskem k odůvodnění zjištěných odchylek od vývojových trendů efektivity nákladů pro celou Unii na základě dodatečných nákladů na dosažení výkonnostních cílů v oblasti kapacity a systémy pobídek spojené s těmito cíli v oblasti kapacity

6) Místní okolnosti, které mohou odůvodnit odchylku od kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1.4 písm. a) až c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317