Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/866

20.4.2026

# ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/866

**z 27. marca 2026**

**o začatí podrobného preskúmania niektorých výkonnostných cieľov zahrnutých v revidovanom návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru na štvrté referenčné obdobie, ktorý predložilo Švajčiarsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004**

*[oznámené pod číslom C(2026) 2002]*

**(Iba francúzske, nemecké a talianske znenie je autentické)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Dohodu medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave ([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 odsek,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([3]), 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 ([4]), a najmä na jeho článok 15 ods. 1 a 3,

keďže:

## VŠEOBECNÉ ÚVAHY

(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) Komisia 12. júna 2024 prijala celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029). Tieto celoúnijné výkonnostné ciele boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([5]).

(3) Belgicko, Nemecko, Francúzsko, Luxembursko, Holandsko a Švajčiarsko (ďalej len „štáty FABEC“) predložili 1. októbra 2024 Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4, ktorý bol spoločne prijatý na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa (ďalej len „blok FABEC“). Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, štáty FABEC 15. novembra 2024 predložili aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (ďalej len „návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“).

(4) Komisia zistila, že výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti FABEC pre traťové zóny spoplatňovania Belgicka a Luxemburska, Nemecka, Holandska a Švajčiarska nespĺňajú kritériá posudzovania stanovené v bode 1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, a preto nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

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

(5) Komisia preto 16. mája 2025 Belgicku, Nemecku, Francúzsku, Luxembursku a Holandsku oznámila zistenia týkajúce sa nesúladu výkonnostných cieľov uvedených v odôvodnení 4 prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1040 ([6]), zatiaľ čo Švajčiarsku ich oznámila prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1039 ([7]). V uvedených rozhodnutiach Komisia vydala odporúčania pre štáty FABEC s cieľom zabezpečiť súlad ich výkonnostných cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(6) Štáty FABEC 14. augusta 2025 predložili Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC na RO4. Po overení úplnosti uvedeného revidovaného návrhu plánu výkonnosti Belgicko, Nemecko, Francúzsko. Luxembursko, Holandsko a Švajčiarsko 17. októbra 2025 predložili aktualizovanú verziu revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“).

(7) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti v prípade potreby.

(8) V tomto rozhodnutí sa uvádzajú pochybnosti Komisie o súlade revidovaných cieľov výkonnosti Švajčiarska v oblasti nákladovej efektívnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC s celoúnijnými cieľmi. Komisia zároveň individuálne oznámila členským štátom EÚ, ktoré sú súčasťou bloku FABEC, pochybnosti o súlade revidovaných cieľov výkonnosti Holandska v oblasti nákladovej efektívnosti s celoúnijnými cieľmi.

(9) Rada pre preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorá pomáha Komisii pri vykonávaní systémov výkonnosti a spoplatňovania podľa článku 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2024/2803, predložila Komisii svoje stanovisko k výkonnostným cieľom uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokiaľ ide o súlad týchto cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Zistenia uvedené v tomto rozhodnutí vychádzajú z podrobného technického posúdenia uvedeného v stanovisku PRB ([8]).

## DÔVODY NA ZAČATIE PODROBNÉHO PRESKÚMANIA

(10) V revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC sa stanovujú revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania spolu s aktualizovanými východiskovými hodnotami pre stanovené jednotkové náklady (ďalej len „DUC“) na roky 2019 a 2024. Revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti a východiskové hodnoty sú uvedené v nasledujúcej tabuľke v porovnaní so zodpovedajúcimi číselnými údajmi, ktoré boli v návrhu plánu výkonnosti FABEC predloženom v roku 2024 uvedené.

([6]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/1040 zo 16. mája 2025 o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko na základe 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 (Ú. v. EÚ L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/1039 zo 16. mája 2025 o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Švajčiarsko 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 (Ú. v. EÚ L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Stanovisko PRB č. 1 – 2026 k posúdeniu revidovaných návrhov plánov výkonnosti na štvrté referenčné obdobie (RO4), 28. januára 2026.

| Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania | Východisková hodnota za rok 2019 | Východisková hodnota za rok 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Počiatočné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti (návrh plánu výkonnosti bloku FABEC predložený v roku 2024) vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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 ciele v oblasti nákladovej efektívnosti (revidovaný návrh plán výkonnosti bloku FABEC)** | **109,47 CHF** | **129,67 CHF** | **135,41 CHF** | **136,48 CHF** | **133,56 CHF** | **130,38 CHF** | **122,05 CHF** |
| vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022) | 108,93 EUR | 129,03 EUR | 134,75 EUR | 135,81 EUR | 132,90 EUR | 129,74 EUR | 121,45 EUR |
| Rozdiel | – 0,6 % | + 4,0 % | + 2,7 % | + 2,5 % | + 1,9 % | + 1,4 % | – 5,7 % |

(11) Komisia poznamenáva, že Švajčiarsko stanovilo zlepšený cieľ výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na rok 2029, zatiaľ čo ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na roky 2025, 2026, 2027 a 2028 boli revidované smerom nahor, čo poukazuje na zhoršenie v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti bloku FABEC predloženým v roku 2024.

(12) Aktualizácia prognózy objemu dopravy pre zónu spoplatňovania v súlade so základnou prognózou objemu dopravy útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025 mala významný negatívny vplyv na ciele nákladovej efektívnosti na každý rok RO4. Revidované predpoklady objemu dopravy pre švajčiarsku zónu spoplatňovania sú uvedené v tejto tabuľke.

| Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Počiatočná prognóza objemu dopravy (návrh plánu výkonnosti predložený v roku 2024) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb* | *1 930* | *1 976* | *2 022* | *2 075* | *2 114* |
| **Aktualizovaná prognóza objemu dopravy (revidovaný návrh plánu výkonnosti)** vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb | **1 884** | **1 942** | **1 979** | **2 022** | **2 052** |
| Rozdiel | – 2,4 % | – 1,8 % | – 2,1 % | – 2,5 % | – 2,9 % |

(13) Na druhej strane sa stanovené náklady pre zónu spoplatňovania v reálnych hodnotách na roky 2025 a 2026 mierne zvýšili, zatiaľ čo na roky 2027 až 2029 boli revidované smerom nadol. Na rok 2029 sa v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti zaznamenal výrazný pokles o 8,4 %. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované stanovené náklady na RO4, vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022, v porovnaní so stanovenými nákladmi v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC predloženom v roku 2024.

| **Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| *Počiatočné stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (návrh plánu výkonnosti predložený v roku 2024)* | *254 miliónov CHF* | *263 miliónov CHF* | *265 miliónov CHF* | *267 miliónov CHF* | *274 miliónov CHF* |
| | *253 miliónov EUR* | *262 miliónov EUR* | *264 miliónov EUR* | *266 miliónov EUR* | *272 miliónov EUR* |
| **Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022** (revidovaný návrh plánu výkonnosti) | **255 miliónov CHF** | **265 miliónov CHF** | **264 miliónov CHF** | **264 miliónov CHF** | **250 miliónov CHF** |
| | 254 miliónov EUR | 264 miliónov EUR | 263 miliónov EUR | 262 miliónov EUR | 249 miliónov EUR |
| Rozdiel | + 0,3 % | + 0,7 % | – 0,2 % | – 1,2 % | – 8,4 % |

(14) Komisia poznamenáva, že prognóza inflácie na RO4 pre Švajčiarsko bola v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti bloku FABEC revidovaná smerom nadol. Revidované stanovené náklady v reálnych hodnotách uvedené v odôvodnení 13 preto vedú k zníženiu stanovených nákladov vyjadrených v nominálnych hodnotách na každý rok RO4, a to aj na roky 2025 a 2026, v prípade ktorých sú stanovené náklady v reálnych hodnotách vyššie ako v návrhu plánu výkonnosti.

(15) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(16) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania – 1,2 % počas RO4 je v súlade s celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia. Toto zistenie však podlieha ďalšiemu preskúmaniu a overeniu zo strany Komisie, pokiaľ ide o úpravy, ktoré Švajčiarsko uplatnilo na svoju východiskovú hodnotu pre DUC na rok 2024 (ďalej len „východisková hodnota na rok 2024“).

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

(18) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že švajčiarska východisková hodnota 129,03 EUR na rok 2024 vyjadrená v EUR2022 je o 52,6 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 84,53 EUR vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“) príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 16, Komisia sa domnieva, že úpravy východiskovej hodnoty na rok 2024 sa musia ďalej preskúmať a overiť.

(19) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 18, Švajčiarsko sa domnieva, že by sa mali zohľadniť zistené rozdiely v parite kúpnej sily a v komplexnosti vzdušného priestoru medzi štátmi v rámci porovnávacej skupiny. PRB však v tejto fáze nemohla dospieť k záveru o súvisiacich účinkoch na nákladové základne dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Na posúdenie vplyvu rozdielov v parite kúpnej sily, zmien zložitosti vzdušného priestoru a akýchkoľvek iných prevádzkových alebo hospodárskych faktorov, ktoré významne ovplyvňujú porovnateľnosť medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v rámci porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688, je potrebná podrobnejšia analýza.

(20) Komisia ďalej preskúmala, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 17 a 18 možno považovať za potrebné a primerané v súlade s bodom 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Komisia preto posúdila, či je zaznamenaná odchýlka od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedená v odôvodnení 17 spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo nákladmi na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(21) PRB vypočítala odhadovaný rozdiel medzi stanovenými nákladmi na RO4, ktoré Švajčiarsko uviedlo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, a stanovenými nákladmi, ktoré by boli potrebné na dosiahnutie dlhodobého celoúnijného vývoja DUC na RO3 a RO4 spolu. Na základe zistení PRB celkové stanovené náklady na RO4, ktoré navrhlo Švajčiarsko, nedosahujú úroveň potrebnú na dosiahnutie dlhodobého celoúnijného vývoja DUC približne o 289,5 milióna EUR v EUR2022, čo zodpovedá priemernému ročnému rozdielu 57,9 milióna EUR v EUR2022.

(22) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi leteckých navigačných služieb „Skyguide“ v súvislosti s opatreniami na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa kapacity (ďalej len „opatrenia týkajúce sa kapacity“).

(23) Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zdôrazňuje, že spoločnosť Skyguide poskytuje služby vo veľmi zložitom vzdušnom priestore a stojí na čele vývoja technologických a prevádzkových riešení na zlepšenie poskytovania leteckých navigačných služieb. Cieľom inovačného úsilia spoločnosti Skyguide bola najmä digitalizácia a transformácia poskytovania leteckých navigačných služieb prostredníctvom tzv. programu virtuálneho centra, ktorý sa naďalej vykonáva aj v RO4.

(24) Švajčiarsko uvádza, že počas RO4 sa spoločnosť Skyguide bude v prvom rade zameriavať na zabezpečenie primeraného počtu riadiacich letovej prevádzky na splnenie miestnych cieľov týkajúcich sa kapacity. Po druhé, spoločnosť Skyguide bude súbežne s modernizačným úsilím zahrnutým do programu virtuálneho centra pracovať na posilnení odolnosti svojich existujúcich technológií, procesov a infraštruktúry. Spoločnosť Skyguide plánuje najmä vyčleniť zvýšené zdroje na údržbu svojho pôvodného vybavenia a infraštruktúry v reakcii na technické problémy, ktorým čelila počas RO3.

(25) Švajčiarsko poukazuje na to, že plánované opatrenia týkajúce sa kapacity sú potrebné na splnenie miestnych cieľov týkajúcich sa kapacity. Podľa Švajčiarska by zníženie alebo oneskorenie týchto opatrení viedlo k zhoršeniu kvality služieb vo švajčiarskom vzdušnom priestore.

(26) Komisia konštatuje, že Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC predložilo a vyčíslilo celkovo päť opatrení týkajúcich sa kapacity. Počas RO4 ako celku predstavujú opatrenia týkajúce sa kapacity, ktoré predložilo Švajčiarsko, celkové stanovené náklady 218,8 milióna CHF vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (čo zodpovedá 217,7 milióna EUR v EUR2022). Tieto opatrenia týkajúce sa kapacity už boli podrobne opísané v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC predloženom v roku 2024. Náklady vykázané na tieto opatrenia však boli v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidované výrazne smerom nahor.

(27) Komisia najprv preskúmala a analyzovala tieto opatrenia týkajúce sa kapacity oznámené Švajčiarskom v súvislosti so spoločnosťou Skyguide:

— výcvik a nábor ďalších riadiacich letovej prevádzky s cieľom riadiť rastúci objem dopravy a nahradiť plánované odchody do dôchodku očakávané počas RO4 (ďalej len „opatrenia 1 a 2“),

— zavedenie a rozvoj nástrojov a postupov riadenia kontinuity činností na zvýšenie odolnosti (ďalej len „opatrenie 3“),

— investície do prevádzky ATM nezávislej od lokality (ďalej len „opatrenie 4“),

— zavedenie rôznych nástrojov na optimalizáciu manažmentu toku letovej prevádzky na letiská a z letísk (ďalej len „opatrenie 5“).

(28) Opatrenia 1 a 2 zahŕňajú výcvik a nábor nových riadiacich letovej prevádzky spoločnosťou Skyguide, a to na účely zvýšenia celkového počtu riadiacich letovej prevádzky v oblastných strediskách riadenia Zürich a Ženeva, ako aj s cieľom nahradiť riadiacich letovej prevádzky, ktorí majú odísť do dôchodku počas RO4. V dôsledku opatrení plánovaných v rámci opatrení 1 a 2 sa očakáva, že počet riadiacich letovej prevádzky pracujúcich v traťových odvetviach v oblastných strediskách riadenia Zürich a Ženeva sa zvýši z približne 198 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2024 na približne 219 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2029, čo predstavuje značný nárast o 21 ekvivalentov plného pracovného času v RO4.

(29) Švajčiarsko poukazuje na to, že zamestnávanie ďalších riadiacich letovej prevádzky, ako sa uvádza v opatreniach 1 a 2, je nevyhnutné na prispôsobenie sa rastu objemu dopravy očakávanému počas RO4. Švajčiarsko predovšetkým vysvetľuje, že dostupnosť vyššieho počtu riadiacich letovej prevádzky umožní spoločnosti Skyguide otvoriť ďalšie odvetvia, a tým poskytne kapacitu a flexibilitu potrebnú na riadenie najvyššieho dopytu po doprave.

(30) Opatrenia 1 a 2 prijaté spoločne predstavujú v RO4 celkovo 154,0 milióna CHF v nominálnych hodnotách.

(31) Cieľom opatrenia 3 je posilniť odolnosť prevádzky spoločnosti Skyiguide s cieľom umožniť rýchlu obnovu kritických systémov a služieb v prípade nepredvídaných technických porúch. Švajčiarsko vysvetľuje, že opatrením 3 sa zabezpečí ďalšia redundancia a záložné riešenia na podporu prevádzkovej kontinuity činností a odolnosti systémov, infraštruktúry a zariadení.

(32) Švajčiarsko vykázalo počas RO4 v prípade opatrenia 3 celkové náklady vo výške približne 30,2 milióna CHF v nominálnych hodnotách.

(33) Opatrenie 4 zahŕňa pokračujúce úsilie spoločnosti Skyguide o prechod na prevádzku ATM nezávislú od lokality prostredníctvom vykonávania programu virtuálneho centra uvedeného v odôvodnení 23. Cieľom je, aby v dôsledku plánovaných technických vylepšení systému manažmentu letovej prevádzky bola spoločnosť Skyguide schopná riadiť každý let vo švajčiarskom vzdušnom priestore z ktoréhokoľvek z dvoch oblastných stredísk riadenia (Zürich a Ženeva), čím sa umožní zvýšenie kapacity, flexibility a efektívnosti leteckých navigačných služieb. Skyguide sa v rámci opatrenia 4 zameriava aj na zníženie pracovného zaťaženia riadiacich letovej prevádzky prostredníctvom zvýšenej automatizácie a na zavedenie vylepšených nástrojov a procesov riadenia toku letovej prevádzky a kapacity. Opatrenie 4 predstavuje počas RO4 ako celku celkové náklady 42,4 milióna CHF v nominálnych hodnotách.

(34) V rámci opatrenia 5 sa Švajčiarsko odvoláva na náklady súvisiace s rôznymi iniciatívami a nástrojmi na optimalizáciu manažmentu toku letovej prevádzky na letiská a z letísk. Podľa Švajčiarska sú opatrenia uvedené v rámci opatrenia 5 zamerané na optimalizáciu prevádzky vzletovej a pristávacej dráhy a zvýšenie efektívnosti. Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC uvádza celkové náklady na opatrenie 5 počas RO4 vo výške 1,5 milióna CHF v nominálnych hodnotách.

(35) Komisia poznamenáva, že opatrenia, ktoré Švajčiarsko predložilo v rámci opatrenia 5, sa do veľkej miery týkajú poskytovania leteckých navigačných služieb na letiskách. Vzhľadom na to, že náklady na takéto služby sú mimo rozsahu traťovej nákladovej základne, na takéto náklady sa nemožno odvolávať s cieľom odôvodniť odchýlku od celoúnijných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre traťové služby. Komisia sa domnieva, že sú potrebné ďalšie informácie týkajúce sa nákladov vykázaných Švajčiarskom v rámci opatrenia 5, najmä pokiaľ ide o ich rozdelenie medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby.

(36) Opatrenia týkajúce sa kapacity, na ktoré sa Švajčiarsko odvoláva s cieľom odôvodniť odchýlku od celoúnijného dlhodobého vývoja DUC, sú celkovo významné z hľadiska rozsahu aj finančného vplyvu. Je potrebná podrobnejšia analýza týchto opatrení týkajúcich sa kapacity, aby bolo možné posúdiť ich rozsah, náklady a proporcionalitu vzhľadom na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity.

(37) Bez ohľadu na výsledok ďalšej analýzy uvedenej v odôvodnení 36 je však zrejmé, že dodatočné náklady, ktoré Švajčiarsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodneniach 22 až 36, len čiastočne opodstatňujú zistený priemerný ročný rozdiel v porovnaní s dlhodobým celoúnijným vývojom nákladovej efektívnosti, ktorý je uvedený v odôvodnení 17. Túto odchýlku preto nemožno pripísať výlučne dodatočným stanoveným nákladom na predložené opatrenia v oblasti kapacity, bez ohľadu na to, či sa tieto opatrenia ako celok považujú za potrebné a primerané z hľadiska dosiahnutia miestnych cieľov v oblasti kapacity.

(38) Švajčiarsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(39) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Švajčiarsko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od celoúnijného vývoja DUC alebo dlhodobého celoúnijného vývoja DUC. Švajčiarsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).

**ZÁVERY**

(40) Komisia na záver konštatuje, že Švajčiarsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC primerane nezohľadnilo odporúčania stanovené v článku 2 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1039, pokiaľ ide o výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre jeho traťovú zónu spoplatňovania.

(41) Komisia predovšetkým konštatuje, že revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Švajčiarsko navrhlo, nie sú v súlade s dlhodobým celoúnijným vývojom DUC. Komisia takisto konštatuje, že stanovené náklady pre zónu spoplatňovania Švajčiarska neboli dostatočne znížené s cieľom zabezpečiť súlad s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodneniach 16 a 18, Komisia sa domnieva, že úpravy východiskovej hodnoty na rok 2024 vykonané Švajčiarskom sa musia ďalej preskúmať a overiť.

(42) A nakoniec Komisia na základe prvkov a odôvodnení uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC nezistila, že by odchýlku od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC bolo možné pripísať výlučne dodatočným nákladom, ktoré vznikli pri dosahovaní miestnych cieľov výkonnosti v oblasti kapacity. Na preskúmanie ďalších prevádzkových a hospodárskych aspektov, ktoré Švajčiarsko uviedlo na opodstatnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 17 a 18, a vzhľadom na kritériá posudzovania stanovené v písmenách b) a c) bodu 1.4 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, by boli potrebné ďalšie informácie a analýzy.

(43) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 14 až 42 sa preto Komisia v tejto fáze posudzovania revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC domnieva, že pochybnosti o súlade revidovaných výkonnostných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Švajčiarsko, naďalej pretrvávajú.

(44) Komisia sa preto rozhodla začať podrobné preskúmanie podľa článku 15 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Nižšie uvedené výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhnuté v revidovanom návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru Stredná Európa pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania na RO4 vyvolávajú pochybnosti, pokiaľ ide o ich súlad s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi:

| **Švajčiarska traťová zóna spoplatňovania** | **Východisková hodnota za rok 2019** | **Východisková hodnota za rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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 |

*Článok 2*

1. Týmto sa začína postup podrobného preskúmania stanovený v článku 15 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v článku 1.

2. Švajčiarsko poskytne na žiadosť Komisie príslušné dodatočné údaje a informácie týkajúce sa prvkov stanovených v prílohe k tomuto rozhodnutiu s cieľom podporiť ďalšie posúdenie výkonnostných cieľov uvedených v článku 1.

*Článok 3*

Toto rozhodnutie je určené Švajčiarskej konfederácii.

V Bruseli 27. marca 2026

*Za Komisiu*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*člen Komisie*

*PRÍLOHA*

**NEÚPLNÝ ZOZNAM PRVKOV NA ĎALŠIU ANALÝZU, POKIAĽ IDE O VÝKONNOSTNÉ CIELE V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI PRE ŠVAJČIARSKU TRAŤOVÚ ZÓNU SPOPLATŇOVANIA**

1. Stanovené náklady na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“) so zameraním na nadchádzajúce kalendárne roky 2027, 2028 a 2029 vrátane podrobných predpokladov a parametrov, z ktorých vychádzajú uvedené stanovené náklady pre každý subjekt v rozsahu zóny spoplatňovania
2. Úpravy týkajúce sa východiskových hodnôt stanovených jednotkových nákladov na roky 2019 a 2024
3. Najnovšie dostupné skutočné náklady zaznamenané za rok 2025 pre každý subjekt v rozsahu zóny spoplatňovania
4. Predpoklady objemu dopravy použité v revidovanom návrhu plánu výkonnosti a najnovšie dostupné informácie o predpokladanom vývoji objemu dopravy v RO4 pre zónu spoplatňovania
5. Opatrenia, na ktoré sa Švajčiarsko odvoláva s cieľom opodstatniť zistené odchýlky od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti z dôvodu dodatočných nákladov na dosiahnutie výkonnostných cieľov v oblasti kapacity, a systémy stimulov spojené s týmito cieľmi v oblasti kapacity
6. Miestne okolnosti, ktoré môžu opodstatniť odchýlku od kritérií posudzovania stanovených v bode 1.4 písm. a) až c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317