2025/1055

28.5.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1055

ze dne 19. května 2025

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Švédskem 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

(oznámeno pod číslem C(2025)2927)

(Pouze švédské 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 ([3]) a (EU) č. 391/2013, 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 na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro dané referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro 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 pro čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto 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 pro čtvrté referenční období, který předložilo Švédsko (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování 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) V souladu s 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 bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a případně s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti o přezkum prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení. Pokud jde o bod 2.1 písm. d) podbod vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise upozorňuje, že v rámci uvedeného přezkumu neprovedla podrobnou analýzu metodiky použité Švédskem pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve čtvrtém referenčním období. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry, pokud jde o soulad této metodiky 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 bezpečnostních cílů

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

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

Švédsko	**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**
LFV	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	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 Švédskem pro poskytovatele letových navigačních služeb „LFV“, jsou rovny bezpečnostním cílům pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2025 do roku 2029.

(11) Komise konstatuje, že v návrhu plánu výkonnosti jsou uvedena opatření, která má společnost LFV zavést pro dosažení místních bezpečnostních cílů, které se týkají zavedení jejího systému řízení bezpečnosti.

(12) Cíle v oblasti bezpečnosti navržené Švédskem pro poskytovatele letištních a přibližovacích služeb v oblasti působnosti návrhu plánu výkonnosti, konkrétně „ACR“, „SDATS“ a „AFAB“, jsou rovněž v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Komise dále konstatuje, že Švédsko předložilo opatření pro dosažení jejich výkonnostních cílů v oblasti 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).

(13) Na základě zjištění uvedených v 9. až 12. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti obsažené v návrhu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí

(14) 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 bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Švédska v oblasti životního prostředí byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([6]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(15) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Švédskem pro čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Švédsko	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Referenční hodnoty	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

(16) Komise podotýká, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Švédskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(17) Komise konstatuje, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření k dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavedení posíleného přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí a plánované změny vzdušného prostoru, jejichž cílem je zkrátit trasy, kterými uživatelé vzdušného prostoru létají na letiště Stockholm Arlanda a také Göteborg Landvetter („projekt SWEA“).

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

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(19) 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 bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Švédska v oblasti traťové kapacity 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 byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro 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).

(20) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Švédskem pro čtvrté referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Švédsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) Komise podotýká, že cíle v oblasti kapacity navržené Švédskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(22) Komise konstatuje, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity, která zahrnují optimalizaci sektorů, zlepšení uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku a kapacity letového provozu, dynamické konfigurace sektorů, provádění projektu SWEA a mírné zvýšení počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastních střediscích řízení.

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

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(24) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(25) Komise konstatuje, že navrhované cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období vedou k výraznému zhoršení průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM za rok ve srovnání s třetím referenčním obdobím. Navržené cíle pro čtvrté referenční období jsou totiž stanoveny na 0,35 minuty na let, zatímco v roce 2024 byla zaznamenána skutečná výkonnost zpoždění z důvodů ATFM ve výši 0,07 minuty na let.

(26) 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 Švédsko mělo na základě připomínek uvedených v 25. bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(27) 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 bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve 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.

(28) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Švédskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švédsku	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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve Švédsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 3,4 % ve čtvrtém referenčním období převyšuje vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

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

(31) Komise však konstatuje, že Švédsko v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině ztratilo významný podíl přeletů, které v minulosti obsluhovalo. Toto snížení provozu ve čtvrtém referenčním období nadále významně ovlivňuje výkonnost poskytovatele letových navigačních služeb v oblasti efektivity nákladů a má zejména negativní vliv na dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve Švédsku.

(32) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 30. bodě odůvodnění je proto nutné a nutné přezkoumat, zda by Švédsko v případě neexistence okolností uvedených v 31. bodě odůvodnění splnilo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.

(33) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů s ohledem na odhadovanou strukturální ztrátu provozu ve Švédsku v důsledku války na Ukrajině, měřenou v jednotkách traťových navigačních služeb. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro Švédsko ve výši – 2,0 %, který převyšuje dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši – 1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Švédsko splňuje kritérium pro posouzení uvedené v 30. bodě odůvodnění po zohlednění účinku významného snížení provozu v důsledku války na Ukrajině.

(34) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady ve Švédsku ve výši 72,17 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 17,9 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 61,19 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v článku 7 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(35) Jak je uvedeno v 29. bodě odůvodnění, je zřejmé, že stanovené jednotkové náklady Švédska ve čtvrtém referenčním období výrazně převyšují odpovídající vývojový trend pro celou Unii. Jak je navíc uvedeno v 30. až 33. bodě odůvodnění, Švédsko při vyloučení negativního dopadu změn provozu vyplývajících z útočné války Ruska proti Ukrajině splňuje dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise se proto domnívá, že odchylka od průměrné základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady pro rok 2024 uvedená v 34. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby výkonnostní cíle Švédska v oblasti efektivity nákladů byly v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(36) Na základě zjištění uvedených v 28. až 35. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

(37) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle nevzbuzují obavy.

ZÁVĚRY

(38) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem by se mělo mít za to, že výkonnostní cíle obsažené ve švédském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Švédskem pro čtvrté referenční období uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Švédskému království.

V Bruselu dne 19. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Švédsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti**, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA)					
Poskytovatelé letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	D	D
	Zajištění bezpečnosti	C	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

Švédsko	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Švédsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švédsku	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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR