PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/259

ze dne 13. února 2017,

které se týká některých revidovaných výkonnostních cílů a příslušných opatření zahrnutých do vnitrostátních plánů či plánů funkčních bloků vzdušného prostoru předložených podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, jež nejsou přiměřené vzhledem k výkonnostním cílům celé Unie na druhé referenční období, a kterým se stanoví povinnosti provedení nápravných opatření

(oznámeno pod číslem C(2017) 729)

(Pouze anglické, francouzské, italské, maltské, německé, nizozemské a řecké znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

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 prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy přijmout vnitrostátní plány nebo plány funkčních bloků vzdušného prostoru (dále také „FAB“), včetně závazných cílů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, zajišťující soulad s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie. V uvedeném nařízení se rovněž stanoví, že Komise posoudí soulad těchto cílů na základě hodnoticích kritérií zmiňovaných v čl. 11 odst. 6 písm. d). Podrobná pravidla byla v této souvislosti stanovena prováděcím nařízením (EU) č. 390/2013.

(2) Prováděcím rozhodnutím Komise 2014/132/EU byly na úrovni celé Unie přijaty výkonnostní cíle na druhé referenční období (2015–2019) v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů ([3]).

(3) Dne 2. března 2015 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2015/347 ([4]), kterým se konstatuje nesoulad některých cílů zahrnutých do prvotních plánů výkonnosti s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie a kterým se stanoví doporučení k revizi těchto cílů. Uvedené rozhodnutí bylo určeno Belgii, Bulharsku, České republice, Německu, Řecku, Španělsku, Francii, Chorvatsku, Itálii, Kypru, Lucembursku, Maďarsku, Maltě, Nizozemsku, Rakousku, Portugalsku, Rumunsku, Slovinsku a Slovensku a požadovalo revizi cílů v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a/nebo efektivity nákladů.

(4) Belgie, Bulharsko, Česká republika, Německo, Řecko, Španělsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Kypr, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Nizozemsko, Rakousko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko a Slovensko předložily do 2. července 2015 revidované vnitrostátní plány nebo plány funkčních bloků vzdušného prostoru (včetně revidovaných výkonnostních cílů). Španělsko a Portugalsko předložily 4. února 2016 změnu plánu funkčních bloků vzdušného prostoru s další revizí výkonnostních cílů.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1.
([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/132/EU ze dne 11. března 2014, kterým se stanoví výkonnostní cíle pro síť uspořádání letového provozu a varovné prahové hodnoty na úrovni Evropské unie na druhé referenční období 2015–2019 (Úř. věst. L 71, 12.3.2014, s. 20).
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/347 ze dne 2. března 2015, kterým se konstatuje nesoulad některých cílů zahrnutých do vnitrostátních plánů či plánů funkčních bloků vzdušného prostoru předložených podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli celé Unie na druhé referenční období a stanoví doporučení pro přezkum těchto cílů (Úř. věst. L 60, 4.3.2015, s. 48).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, jenž má být Komisi podle článku 3 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi svou hodnotící zprávu dne 15. října 2015.

(6) Soulad revidovaných výkonnostních cílů s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie byl posouzen na základě týchž hodnoticích kritérií a metodik, které byly použity při posuzování prvotně předložených výkonnostních cílů, a s ohledem na případná příslušná opatření učiněná dotyčnými členskými státy pro zajištění souladu výkonnostních cílů s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie.

(7) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, byl posouzen soulad revidovaných cílů předložených členskými státy pro míru zpoždění na trati pro účely uspořádání toku letového provozu (ATFM) v souladu se zásadou stanovenou v bodě 4 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 s použitím příslušných referenčních hodnot pro kapacitu funkčních bloků vzdušného prostoru, jejichž uplatnění zajišťuje splnění výkonnostního cíle na úrovni Unie a jež byly vypočítány manažerem struktury vzdušného prostoru a uvedeny v operačním plánu sítě (2014–2018/2019) v jeho nejnovější verzi (dále jen „operační plán sítě“). Uvedené posouzení prokázalo, že cíle předložené Belgií, Francií, Lucemburskem, Německem a Nizozemskem, pokud jde o FABEC, a Itálií, Kyprem, Maltou a Řeckem, pokud jde o Blue Med FAB, nebyly revidovány, nejsou v souladu s příslušnými referenčními hodnotami, a proto nejsou v souladu s příslušným výkonnostním cílem pro celou Unii. Kromě toho jsou příslušná opatření přijatá členskými státy uvedená v tomto bodu odůvodnění nedostatečná, protože jim chybí konkrétní harmonogramy s konkrétními milníky, a tudíž nejsou přiměřená vzhledem k revizi cílů, jichž má být dosaženo.

(8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, byly posouzeny cíle vyjádřené ve stanovených jednotkových nákladech na traťové navigační služby předložené členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v bodě 5 ve spojení s bodem 1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, se zohledněním trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období a během prvního i druhého referenčního období dohromady (2012–2019), počtu výkonových jednotek (prognóza provozu) a výše stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve srovnání s členskými státy s podobným provozním a ekonomickým prostředím. Uvedené posouzení prokázalo, že revidované cíle předložené Francií, Německem a Nizozemskem, pokud jde o FABEC, stále nejsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli celé Unie, a to z níže uvedených důvodů. Kromě toho jsou příslušná opatření přijatá členskými státy uvedená v tomto bodu odůvodnění nedostatečná, protože jim chybí konkrétní harmonogramy s konkrétními milníky, a tudíž nejsou přiměřená vzhledem k revizi cílů, jichž má být dosaženo.

(9) Pokud jde o Francii, její revidované cíle jsou založeny na plánovaném snížení jejích stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v průměru o 1,1 % ročně během druhého referenčního období. To je podstatně méně než cílové snížení průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období v celé Unii (– 3,3 % za rok). Ani po dobu prvního a druhého referenčního období dohromady se plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby nesnižují v souladu s trendem celé Unie (– 0,4 % oproti – 1,7 %). Revidovaný cíl pro rok 2019 sice vychází z plánovaných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby, které jsou rovné průměrným stanoveným jednotkovým nákladům na traťové navigační služby u členských států s podobným provozním a ekonomickým prostředím, jaké má Francie, jsou však přibližně o 22 % vyšší, než je výkonnostní cíl pro celou Unii v roce 2019. Kromě toho jsou plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v roce 2015 o 7,9 % vyšší, než byly skutečné náklady v roce 2014. Francie navíc při revizi svých cílů neupravila směrem dolů své stanovené náklady na traťové navigační služby a pouze upravila směrem nahoru odhad provozu vyjádřený ve výkonových jednotkách.

(10) Pokud jde o Německo, jeho revidované cíle jsou založeny na plánovaném snížení jeho stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v průměru o 3,5 % ročně během druhého referenčního období. To mírně převyšuje cílové snížení průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období v celé Unii –3,3 % za rok). Po dobu prvního i druhého referenčního období dohromady se však stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby nesnižují v souladu s trendem celé Unie (– 0,8 % oproti – 1,7 %). Cíl pro rok 2019 vychází z plánovaných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v roce 2019, které výrazně převyšují (+ 12,6 %) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby u členských států s podobným provozním a ekonomickým prostředím, jaké má Německo, a které jsou přibližně o 34 % vyšší, než je výkonnostní cíl pro celou Unii v roce 2019. Kromě toho jsou plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v roce 2015 o 3,9 % vyšší, než byly skutečné náklady v roce 2014.

(11) Pokud jde o Nizozemsko, jeho revidované cíle jsou založeny na plánovaném snížení jeho stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v průměru pouze o 0,4 % ročně během druhého referenčního období. To je podstatně méně než cílové snížení průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období v celé Unii (– 3,3 % za rok). Ani po dobu prvního

a druhého referenčního období dohromady se plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby nesnižují v souladu s trendem celé Unie (– 0,2 % oproti – 1,7 %). Revidovaný cíl pro rok 2019 vychází z plánovaných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby, které mírně převyšují (+ 1,3 %) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby u členských států s podobným provozním a ekonomickým prostředím, jaké má Nizozemsko, a které jsou přibližně o 19 % vyšší, než je výkonnostní cíl pro celou Unii v roce 2019. Kromě toho jsou plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v roce 2015 o 3,4 % vyšší, než byly skutečné náklady v roce 2014. Nizozemsko navíc při revizi svých cílů neupravilo směrem dolů své stanovené náklady na traťové navigační služby ani nerevidovalo odhad provozu vyjádřený ve výkonových jednotkách.

(12) Je proto třeba, aby Komise vydala rozhodnutí ohledně potřeby nápravných opatření, která mají dotčené členské státy přijmout, aby zajistily, že jejich vnitrostátní dozorové orgány navrhnou revidované výkonnostní cíle, které budou řešit zbývající nedostatky popsané v tomto rozhodnutí. V souladu s čl. 15 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 by měly být uvedeny návrhy takových nápravných opatření, a to na základě zjištěných důvodů nedostatků a příslušných výkonnostních cílů pro celou Unii. Podle nařízení (ES) č. 549/2004 a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 by členské státy měly kromě přijetí nápravných opatření sdělit Komisi údaje prokazující soulad s tímto rozhodnutím. Oboje by mělo být Komisi sděleno do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

(13) Za účelem řešení nedostatků v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity by mělo být zajištěno, aby nápravná opatření vedla k revidovaným výkonnostním cílům, které budou v souladu s referenčními hodnotami pro kapacitu daného funkčního bloku vzdušného prostoru uvedenými v operačním plánu sítě. Jedná se především o následující oblastní střediska řízení (ACC): Maastricht UAC (Německo, Belgie, Lucembursko, Nizozemsko), Bordeaux, Brest, Marseille a Remeš (Francie), pokud jde o FABEC, Nikósie (Kypr), Athény a Soluň (Řecko), pokud jde o Blue Med FAB.

(14) Za účelem řešení nedostatků v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů by mělo být zajištěno, aby nápravná opatření vedla k revidovaným výkonnostním cílům.

(15) Výbor pro jednotné nebe nevydal stanovisko. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí akt a předseda předložil návrh prováděcího aktu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů, které jsou uvedeny v příloze I, a příslušná opatření obsažená v revidovaných plánech výkonnosti předložených podle nařízení (ES) č. 549/2004 nejsou přiměřené vzhledem k výkonnostním cílům pro celou Unii pro druhé referenční období stanoveným v prováděcím rozhodnutí 2014/132/EU.

Článek 2

Belgie, Francie, Lucembursko, Německo a Nizozemsko s ohledem na blok FABEC a Itálie, Kypr, Malta a Řecko s ohledem na blok Blue Med FAB přijmou nápravná opatření, pokud jde o jejich výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, přičemž je třeba vzít v úvahu návrhy uvedené v části A přílohy II.

Článek 3

Francie, Německo a Nizozemsko s ohledem na blok FABEC přijmou nápravná opatření, pokud jde o jejich výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů, přičemž je třeba vzít v úvahu návrhy uvedené v části B přílohy II.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království, Spolkové republice Německo, Řecké republice, Francouzské republice, Italské republice, Kyperské republice, Lucemburskému velkovévodství, Republice Malta a Nizozemskému království.

V Bruselu dne 13. února 2017.

Za Komisi
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA I

Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů zahrnuté do revidovaných vnitrostátních plánů či plánů funkčních bloků vzdušného prostoru předložených podle nařízení (ES) č. 549/2004, jež nejsou přiměřené ve vztahu k výkonnostním cílům na úrovni celé Unie pro druhé referenční období

Klíčová oblast výkonnosti týkající se kapacity

Míra zpoždění na trati z důvodu uspořádání toku letového provozu (ATFM): minuty/let

ČLENSKÝ STÁT	FAB	CÍLOVÁ TRAŤOVÁ KAPACITA FAB				
		2015	2016	2017	2018	2019
Belgie/Lucembursko	FAB EC	**0,48**	**0,49**	**0,48**	**0,47**	**V souladu (0,43)**
Francie						
Německo						
Nizozemsko						
[Švýcarsko]						
Kypr	Blue Med	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Řecko						
Itálie						
Malta						

Klíčová oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů

Legenda:

Vysvětlivky	Položka	Jednotky
(A)	Celkové stanovené náklady na traťové navigační služby	(v nominálním vyjádření a v národní měně)
(B)	Míra inflace	(%)
(C)	Index inflace	(100 = 2009)
(D)	Celkové stanovené náklady na traťové navigační služby	(v reálných cenách roku 2009 a v národní měně)
(E)	Celkové traťové výkonové jednotky	(TSU)
(F)	Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové navigační služby	(v reálných cenách roku 2009 a v národní měně)

FAB EC

Oblast zpoplatnění: Francie – měna: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Oblast zpoplatnění: Francie – měna: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Oblast zpoplatnění: Německo – měna: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Oblast zpoplatnění: Nizozemsko – měna: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

PŘÍLOHA II

Návrhy nápravných opatření

A. **Klíčová oblast výkonnosti týkající se kapacity**

Níže jsou uvedeny návrhy nápravných opatření v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity na úrovni oblastního střediska řízení (ACC), jejichž účelem je řešení hlubších příčin nedostatečné kapacity.

BlueMed FAB

Kypr (ACC Nikósie)

Příčiny nedostatečné kapacity: Neflexibilní využití personálu, malá kapacita sektoru, nedostatečná flexibilita konfigurací sektoru, nedostatečná flexibilita počátečního plánu, nekompletní provedení opatření na zvýšení kapacity obsažených v plánu kapacity.

Návrhy nápravných opatření:

1) Urychlená realizace nové organizace vykonávající funkci poskytovatele letových navigačních služeb (ANSP);

2) Vypracování nového plánu výkonnosti zajišťujícího požadovanou kapacitu, a to zvážením:

   a) provedení návrhů na přerozdělení sektoru;

   b) přehodnocení kapacity sektoru;

3) Provedení:

   a) flexibilního rozpisu služeb umožňujících lepší sladění poptávky ze strany dopravců se začátkem provozní doby sektoru;

   b) flexibilního zahajování konfigurací v souladu s tokem letového provozu;

4) zdokonalené techniky uspořádání toku a kapacity letového provozu (ATFCM);

Kypr ve svém plánu výkonnosti uvedl, že ke zlepšení celkové výkonnosti nedojde, dokud neproběhnou institucionální změny potřebné pro zřízení nové organizace vykonávající funkci poskytovatele letových navigačních služeb (ANSP); proto se doporučuje, aby Kypr tyto změny zavedl co nejdříve.

Řecko (ACC Atény a Soluň)

Příčiny nedostatečné kapacity: nedostatečné investice do řízení letového provozu (ATC), nedostatečný nábor řídících letového provozu.

Návrhy nápravných opatření:

1) Zavedení opatření na zvýšení výkonnosti zvážením oddělení subjektu ANSP od státní správy;

2) Reorganizace ANSP, jež umožní včasný rozvoj a provádění provozních plánů a nábor personálu;

3) Vypracování komplexního plánu restrukturalizace za účelem realizace nových technik pro lepší flexibilitu, sezónní změny v konfiguraci a flexibilní rozpis služeb.

FABEC

Německo, Belgie, Lucembursko, Nizozemsko (ACC Maastricht UAC)

Příčiny nedostatečné kapacity: Nedostatečná kapacita na úrovni sektorové skupiny způsobená neočekávanými změnami v dopravních profilech v roce 2015; během plánovacího období pravděpodobně nebude dosaženo zvýšení kapacity na základě projektů vzdušného prostoru FABEC.

Návrhy nápravných opatření:

1) Zdokonalená vzájemná odborná příprava mezi řídícími letového provozu, umožňující lepší sladění poptávky ze strany dopravců se začátkem provozní doby sektoru na úrovni sektorové skupiny;

2) Rozvoj a provedení návrhů na přerozdělení sektoru;

3) Realizace plánovaných vylepšení systému uspořádání letového provozu.

Francie (ACC Bordeaux)

Příčiny nedostatečné kapacity: realizace nového systému uspořádání letového provozu – ERATO a s tím spojená odborná příprava.

Návrhy nápravných opatření:

1) Zdokonalené techniky ATFCM;

2) Flexibilní plán přechodu na nový systém uspořádání letového provozu za koordinace s manažerem struktury vzdušného prostoru, obsahující vhodná opatření zmírňující narušení.

Francie (ACC Brest)

Příčiny nedostatečné kapacity: realizace nového systému uspořádání letového provozu – ERATO a s tím spojená odborná příprava; rozdělení sektoru a začátek provozní doby sektoru by mohly být lépe přizpůsobeny poptávce ze strany dopravců.

Návrhy nápravných opatření:

1) Provedení návrhů na přerozdělení sektoru;

2) Flexibilní rozpis služeb umožňující lepší sladění poptávky ze strany dopravců se začátkem provozní doby sektoru;

3) Flexibilní zahajování konfigurací v souladu s tokem letového provozu;

4) Zdokonalené techniky ATFCM.

Francie (ACC Marseille)

Příčiny nedostatečné kapacity: nedostatečná kapacita o víkendech v důsledku nevhodných počátečních plánů sektoru; realizace nového systému uspořádání letového provozu – 4Flight (2017–2019) a s tím spojená odborná příprava.

Návrhy nápravných opatření:

1) Flexibilní rozpis služeb umožňující lepší sladění poptávky ze strany dopravců se začátkem provozní doby sektoru, zejména o víkendech;

2) Flexibilní zahajování konfigurací v souladu s tokem letového provozu;

3) Zdokonalené techniky ATFCM;

4) Opatření v oblasti navrhování tratí a rozdělení sektoru se zaměřením na rozhraní s ACC Barcelona;

5) Flexibilní plán přechodu na nový systém uspořádání letového provozu za koordinace s manažerem struktury vzdušného prostoru, obsahující vhodná zmírňující opatření.

Francie (ACC Remeš)

Příčiny nedostatečné kapacity: realizace nového systému uspořádání letového provozu – 4Flight (2017–2019) a s tím spojená odborná příprava; distribuce dopravy s vyšší poptávkou ze strany dopravců na nejkratších tratích, nedostatečná předvídatelnost poptávky ze strany dopravců v některých sektorech.

Návrhy nápravných opatření:

1) Opatření v oblasti navrhování tratí a rozdělení sektoru;

2) Flexibilní rozpis služeb umožňující lepší sladění poptávky ze strany dopravců se začátkem provozní doby sektoru;

3) Flexibilní zahajování konfigurací v souladu s tokem letového provozu;

4) Zdokonalené techniky ATFCM.

5) Flexibilní plán přechodu na nový systém uspořádání letového provozu za koordinace s manažerem struktury vzdušného prostoru, obsahující vhodná zmírňující opatření.

V zájmu zlepšení v dlouhodobém horizontu je ve Francii nutná modernizace systému uspořádání letového provozu; proto se doporučuje, aby Francie zlepšila výkonnost lepším plánováním postupného zavedení nového systému.

B. **Klíčová oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů**

Níže jsou uvedeny návrhy nápravných opatření v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, jejichž realizace je možná v krátkodobém horizontu, s ohledem na vzájemnou provázanost s ostatními klíčovými oblastmi výkonnosti a na zásadní investiční kapacity na systémové úrovni. Návrhy se zaměřují na tři faktory zlepšení, a to na prognózu dopravy, návratnost kapitálu a sazbu úroků z přijatých úvěrů.

Francie

Návrhy nápravných opatření:

1) Doprava: Již v červenci 2015 Francie revidovala prognózu dopravy během druhého referenčního období směrem nahoru v porovnání s prvotním plánem výkonnosti (v průměru o + 2,9 %), čímž se plánovaná prognóza dopravy dostala na spodní úroveň scénáře STATFOR z února 2015. Nicméně na základě skutečného provozu v roce 2015 a nejnovější prognózy STRATFORu z února 2016 se doporučuje, aby byla prognóza dopravy dále revidována směrem nahoru, aby odrážela nejnovější dostupné informace.

2) Sazba úroků z přijatých úvěrů: Francie během druhého referenčního období počítala pro svůj subjekt ANSP (tj. DSNA) se sazbou úroků z přijatých úvěrů ve výši 2,7 %. Podmínky na peněžním trhu se však výrazně změnily. Aktuální sazby dlouhodobých „bezrizikových" francouzských státních dluhopisů jsou na historickém minimu a podle údajů Evropské centrální banky činí harmonizovaná dlouhodobá sazba méně než 1 %. DSNA navíc není obchodní společnost a na její dluh (a související rizikovou prémii) lze spíše vztáhnout dlouhodobou státní referenční sazbu. Proto se doporučuje, aby Francie pro výpočet kapitálových nákladů DSNA použila nižší úrokovou sazbu.

Úpravou prognózy dopravy na roky 2018 a 2019 a zastropováním sazby úroků z přijatých úvěrů například na hodnotě 1,5 % na tytéž roky by byl u stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období dosažen nákladový trend v hodnotě – 2,2 % ročně, což je blíže trendu pro celou Unii (– 3,3 % ročně); podobně nákladový trend u stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby po dobu prvního a druhého referenčního období dohromady by dosahoval – 1,1 % ročně, což je blíže cíli pro celou Unii (– 1,7 % ročně).

Německo

Návrhy nápravných opatření:

Doprava: Již v červenci 2015 Německo revidovalo prognózu dopravy během druhého referenčního období směrem nahoru v porovnání s prvotním plánem výkonnosti (v průměru o + 2,7 %), čímž se plánovaná prognóza dopravy dostala na spodní úroveň scénáře STATFOR z února 2015. Nicméně na základě skutečného provozu v roce 2015 a nejnovější prognózy STRATFORu z února 2016 se doporučuje, aby byla prognóza dopravy dále revidována směrem nahoru, aby odrážela nejnovější dostupné informace.

Kromě tohoto krátkodobého opatření se uznává, že Německo pro druhé referenční období do svého ANSP významně investovalo. Existuje však riziko značného zvýšení nákladů na konci druhého referenčního období, a proto se doporučuje, aby Německo zvážilo dlouhodobá opatření řešící hlubší problémy nákladové základny, jimiž by byl například dosažen nákladový trend u stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby po dobu prvního a druhého referenčního období dohromady v hodnotě – 1,5 % ročně, což je blíže cíli pro celou Unii (– 1,7 % ročně).

Nizozemsko

Návrhy nápravných opatření:

1) Doprava: Nizozemsko v červenci 2015 v porovnání s údaji v prvotním plánu výkonnosti nerevidovalo růst dopravy plánovaný během druhého referenčního období, jenž vycházel ze spodní úrovně scénáře STATFOR z února 2015. Na základě skutečného provozu v roce 2015 a nejnovější prognózy STRATFORu z února 2016 se doporučuje, aby byla prognóza dopravy revidována směrem nahoru, aby odrážela nejnovější dostupné informace.

2) Sazba úroků z přijatých úvěrů: Nizozemsko pro rok 2019 počítalo pro svůj subjekt ANSP (tj. LVNL) se sazbou úroků z přijatých úvěrů ve výši 3,2 %. Podmínky na peněžním trhu se však výrazně změnily. Aktuální dlouhodobé úrokové sazby jsou v Nizozemsku na historickém minimu a podle údajů Evropské centrální banky činí harmonizovaná dlouhodobá sazba podstatně méně než 1 %. Proto se doporučuje, aby Nizozemsko pro výpočet kapitálových nákladů LVNL použilo o něco nižší úrokovou sazbu.

Úpravou prognózy dopravy na roky 2018 a 2019 a zastropováním sazby úroků z přijatých úvěrů například na hodnotě 3,0 % na rok 2019 by byl u stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období dosažen nákladový trend v hodnotě – 2,5 % ročně, což je blíže trendu pro celou Unii (– 3,3 % ročně); podobně nákladový trend u stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby po dobu prvního a druhého referenčního období dohromady by dosahoval – 1,5 % ročně, což je blíže cíli pro celou Unii (– 1,7 % ročně).