2026/865

20.4.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/865

ze dne 27. března 2026

o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru na čtvrté referenční období předloženém Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004

(oznámeno pod číslem C(2026) 2003)

(Pouze nizozemské, francouzské a německé 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) 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 ([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 a (EU) č. 391/2013 ([3]), 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 letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro dané 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 v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(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 zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pro oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii, Lucembursku, Německu, Nizozemsku a Švýcarsku 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 stanovenými pro čtvrté referenční období.

([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).

(5) Dne 16. května 2025 proto Komise prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ([5]) informovala Belgii, Německo, Francii, Lucembursko a Nizozemsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedených ve 4. bodě odůvodnění, zatímco Švýcarsko bylo o těchto zjištěních informováno prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1039 ([6]). V uvedených rozhodnutích vydala Komise pro státy bloku FABEC doporučení s cílem zajistit soulad jejich výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými pro 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 (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“).

(7) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise 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 v relevantních případech s přihlédnutím k místním okolnostem.

(8) Toto rozhodnutí vyjadřuje pochyby Komise ohledně souladu výkonnostních cílů Nizozemska v oblasti efektivity nákladů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

(9) Posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Komisí rovněž vedlo k pochybám ohledně souladu výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švýcarsku. Švýcarsku jakožto třetí zemi, na kterou se vztahuje systém sledování výkonnosti a systém poplatků podle Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ([7]), oznámila Komise příslušná zjištění a zahájení podrobného šetření týkajícího se výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro jeho oblast zpoplatnění zvlášť ([8]).

(10) 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 ([9]).

DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ PODROBNÉHO ŠETŘENÍ

(11) Revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC stanoví revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku spolu se 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 čísly obsaženými v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024.

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Rozhodnutí Komise o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru na čtvrté referenční období předloženém Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (C(2026) 2002).

([9]) 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 v Nizozemsku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Původní cíle v oblasti efektivity nákladů (obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	*86,52 EUR*	*104,60 EUR*	*103,51 EUR*	*103,61 EUR*	*106,50 EUR*	*106,28 EUR*	*105,95 EUR*
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů (revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**85,62 EUR**	**101,95 EUR**	**102,29 EUR**	**100,53 EUR**	**105,17 EUR**	**104,09 EUR**	**103,73 EUR**
Rozdíl	**– 1,0 %**	**– 2,5 %**	**– 1,2 %**	**– 3,0 %**	**– 1,2 %**	**– 2,1 %**	**– 2,1 %**

(12) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle Nizozemska v oblasti efektivity nákladů byly pro každý rok čtvrtého referenčního období revidovány směrem dolů, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti bloku FABEC předloženým v roce 2024 představuje zlepšení. Toto zlepšení, které se promítá do nižších ročních stanovených jednotkových nákladů pro oblast zpoplatnění, je zapříčiněno výhradně snížením stanovených nákladů vyjádřených v reálných cenách roku 2022 (dále též „EUR 2022“). Nizozemsko rovněž revidovalo směrem dolů základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady, a to i pro rok 2024, aby zohlednilo skutečné náklady zaznamenané za daný kalendářní rok.

(13) Revidované stanovené náklady pro oblast zpoplatnění v EUR 2022 jsou uvedeny v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku	2025	2026	2027	2028	2029
Původní stanovené náklady v reálných cenách roku 2022 (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2024)	*322 mil. EUR*	*325 mil. EUR*	*338 mil. EUR*	*343 mil. EUR*	*346 mil. EUR*
Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**314 mil. EUR**	**314 mil. EUR**	**333 mil. EUR**	**334 mil. EUR**	**337 mil. EUR**
Rozdíl	– 2,4 %	– 3,2 %	– 1,6 %	– 2,6 %	– 2,8 %

(14) Jak ukazuje níže uvedená tabulka, revidovaná prognóza provozu použitá pro oblast zpoplatnění Nizozemska, která vychází ze základní prognózy STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025, vedla k nižšímu počtu předpokládaných výkonových jednotek pro každý rok čtvrtého referenčního období ve srovnání s prognózou provozu uvedenou v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2024. Revize prognózy provozu pro oblast zpoplatnění tak měla negativní dopad na efektivitu nákladů, což částečně anulovalo pozitivní účinek snížení stanovených nákladů, o němž se hovoří ve 12. a 13. bodě odůvodnění.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku	2025	2026	2027	2028	2029
Původní prognóza provozu (obsažená v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2024) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Rozdíl	**– 1,2 %**	**– 0,2 %**	**– 0,4 %**	**– 0,5 %**	**– 0,7 %**

(15) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro nizozemskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb 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 +0,3 % ve čtvrtém referenčním období zaostává za vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(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 +2,2 % ve třetím a čtvrtém referenčním období zaostává za dlouhodobým vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(18) Nizozemsko požádalo Komisi, aby v rámci výpočtu dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby zohlednila dopad útočné války Ruska proti Ukrajině. Podle Nizozemska vedly změny v dopravě v důsledku války na Ukrajině ke strukturálnímu snížení počtu přeletů v rámci nizozemského vzdušného prostoru a mají přetrvávající negativní dopad na objem provozu ve čtvrtém referenčním období. Nizozemsko odhaduje, že snížení počtu přeletů v důsledku války na Ukrajině představuje 8,4 % celkových výkonových jednotek v oblasti zpoplatnění, a to na základě metodiky výpočtu použité Výborem pro kontrolu výkonnosti u jiných členských států dotčených stejnými okolnostmi.

(19) S ohledem na stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 17. bodě odůvodnění je nezbytná další analýza, aby bylo možné určit, do jaké míry bylo strukturální snížení počtu přeletů v Nizozemsku skutečně důsledkem situace způsobené válkou na Ukrajině. V této fázi totiž není možné dospět k závěru, zda je zjištěná změna provozu nahlášená Nizozemskem skutečně způsobena změnou toků provozu v důsledku války na Ukrajině, nebo zda ji lze spíše přičíst jiným faktorům. Komise proto v této fázi posouzení nepřepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Nizozemska ve třetím a čtvrtém referenčním období s ohledem na strukturální snížení provozu, které Nizozemsko považuje za důsledek války na Ukrajině.

(20) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Nizozemsku ve výši 101,95 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 9,0 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 93,56 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(21) Pokud jde o kritérium pro posouzení uvedené ve 20. bodě odůvodnění, Nizozemsko se v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC domnívá, že by měl být zohledněn zjištěný rozdíl v paritě kupní síly mezi státy v rámci srovnávací skupiny. S ohledem na stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti je zapotřebí podrobnější analýza, aby bylo možné posoudit dopad zmíněných rozdílů v paritě kupní síly na nákladové základy dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb. Tato další analýza by měla rovněž zohlednit veškeré další relevantní provozní nebo ekonomické faktory, které významně ovlivňují srovnatelnost mezi poskytovateli letových navigačních služeb v rámci srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. e) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(22) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky uvedené v 16., 17. a 20. bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené v souladu s bodem 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Posuzovala proto, zda jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 16. a 17. bodě odůvodnění způsobeny 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.

(23) Výbor pro kontrolu výkonnosti vypočítal odhadované rozdíly mezi stanovenými náklady pro čtvrté referenční období uvedenými Nizozemskem v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC a stanovenými náklady, které by byly zapotřebí ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí a čtvrté referenční období dohromady. Na základě zjištění Výboru pro kontrolu výkonnosti celkové stanovené náklady pro čtvrté referenční období navržené Nizozemskem zaostávají za úrovní potřebnou ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii o přibližně 77,1 milionu EUR v reálných cenách roku 2022, což představuje průměrný roční rozdíl ve výši 15,4 milionu EUR v reálných cenách roku 2022. Významnější rozdíl, který za celé čtvrté referenční období činil přibližně 370 milionů EUR v reálných cenách roku 2022, je pozorován oproti úrovni potřebné ke splnění dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, což odpovídá průměrnému ročnímu rozdílu ve výši přibližně 74 milionů EUR v reálných cenách roku 2022.

(24) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Nizozemsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC odkazuje na dodatečné stanovené náklady vzniklé ve čtvrtém referenčním období poskytovatelům letových navigačních služeb, jmenovitě organizaci LVNL a oblastnímu středisku řízení Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), v souvislosti s opatřeními k dosažení kapacitních cílů (dále jen „kapacitní opatření“).

(25) Nizozemsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC připomíná, že LVNL a MUAC poskytují služby ve vysoce komplexním vzdušném prostoru s hustým provozem. Podle Nizozemska je ve čtvrtém referenčním období kladen důraz na zachování vysoké kvality služeb poskytovaných uživatelům vzdušného prostoru s ohledem na předpokládaný trvalý nárůst provozu. Za tímto účelem musí LVNL i MUAC vyškolit a přijmout značný počet nových řídících letového provozu a provést řadu investic do systémů a provozních koncepcí za účelem zvýšení jejich kapacity. Nizozemsko poukazuje na to, že omezení nebo zpoždění plánovaných kapacitních opatření by vedlo ke zhoršení kvality služeb v nizozemském vzdušném prostoru a mohlo by mít rovněž škodlivé širší dopady na Evropskou síť uspořádání letového provozu jako celek.

(26) Nizozemsko dále zdůrazňuje, že požadované úrovně služeb pro letové navigační služby v nizozemském vzdušném prostoru, a to i pokud jde o počet zaměstnanců a investice, jsou stanoveny na základě poptávky v době dopravní špičky. Činnosti letových navigačních služeb jsou koncipovány tak, aby s vysokou mírou provozní spolehlivosti umožňovaly zvládnout po sobě jdoucí špičky příletů a odletů na letišti Schiphol v Amsterdamu, po nichž následují období nižší poptávky po provozu, a to v průběhu běžného dne provozu. Nizozemsko uvádí, že poptávka po provozu v době špičky dosáhla úrovně před pandemií COVID-19, zatímco celkový objem provozu v nizozemském vzdušném prostoru zůstává stále na nižší úrovni.

(27) Nizozemsko vysvětluje, že poptávka po provozu během špičky je na letišti Schiphol v Amsterdamu výrazně vyšší než na hlavních letištích ostatních států zahrnutých do srovnávací skupiny uvedené ve 20. bodě odůvodnění. Nizozemsko odhaduje, že kapacita, kterou LVNL poskytuje k zajištění příletů a odletů na letišti Schiphol v Amsterdamu v době špičky, představuje dodatečné roční náklady ve výši přibližně 40 milionů EUR. Výbor pro kontrolu výkonnosti nebyl schopen tento odhad a výchozí předpoklady na základě dostupných informací ověřit. Zůstává rovněž nejasné, zda byla uvedená částka vypočtena pouze ve vztahu k poskytování traťových navigačních služeb, nebo zda zahrnuje i náklady související s letištními a přibližovacími službami. K vyvození závěru ohledně této záležitosti jsou proto zapotřebí další informace a analýza.

(28) Komise zaznamenala, že Nizozemsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předložilo a kvantifikovalo celkem sedm kapacitních opatření pro LVNL a MUAC. Ve čtvrtém referenčním období jako celku tato kapacitní opatření odpovídají stanoveným nákladům ve výši 159,9 milionu EUR v reálných cenách roku 2022. 84 % těchto vykázaných dodatečných stanovených nákladů souvisí s kapacitními opatřeními zavedenými organizací LVNL, zatímco kapacitní opatření zavedená střediskem MUAC představují pouze 16 %.

(29) Komise nejprve přezkoumala a analyzovala níže uvedená kapacitní opatření oznámená Nizozemskem v souvislosti se subjekty LVNL a MUAC:

— výcvik nových řídících letového provozu ze strany LVNL (dále jen „opatření 1“),

— zavedení nového systému uspořádání letového provozu ze strany LVNL (dále jen „opatření 2“),

— realizace dalších provozních zlepšení a technických modernizací ze strany LVNL (dále jen „opatření 3“),

— výcvik nových řídících letového provozu ze strany MUAC (dále jen „opatření 4“),

— provádění různých opatření k navýšení provozní a technické kapacity ze strany MUAC (dále jen „opatření 5“).

(30) Opatření 1 zahrnuje výcvik nových řídících letového provozu ze strany LVNL pro její oblastní středisko řízení, zejména s cílem nahradit významný počet řídících letového provozu, kteří by ve čtvrtém referenčním období měli odejít do důchodu, ale také s cílem zohlednit předpokládaný nárůst provozu a podpořit modernizaci systémů. LVNL plánuje každoročně přijmout 27 studentů programu pro řídící letového provozu a usiluje o to, aby průměrná míra úspěšnosti v tomto výcviku přesahovala 75 %. Počet řídících letového provozu pracujících v odvětvích traťových navigačních služeb v oblastním středisku řízení v Amsterdamu by se měl zvýšit z 82 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2024 na 85 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2029, což by představovalo mírný nárůst o tři ekvivalenty plného pracovního úvazku ve čtvrtém referenčním období. Náklady vykázané v rámci opatření 1 zahrnují jak platy studentů programu pro řídící letového provozu, tak další náklady vzniklé v souvislosti s jejich výcvikem.

(31) Opatření 1 zahrnuje rovněž další rozvoj výcvikových zařízení, výcvikových simulátorů řízení letového provozu a souvisejících aplikací ze strany LVNL. V důsledku toho se zejména očekává, že větší část výcviku řídících letového provozu bude prováděna prostřednictvím zdokonalených simulátorů řízení letového provozu jako činnosti „nezávislého učení“, čímž se sníží potřeba odborného výcviku na pracovišti náročnějšího na zdroje, do něhož jsou zapojeni instruktoři, tj. řídící letového provozu s licencí. Tato zlepšení mají zvýšit kapacitu výcviku, a podpořit tak zaměstnání odpovídajícího počtu řídících letového provozu umožňujícího splnit kapacitní cíle pro čtvrté referenční období.

(32) Pro celé čtvrté referenční období představuje opatření 1 celkové náklady ve výši 88,1 milionu EUR v nominálním vyjádření. Komise konstatuje, že samotné opatření 1 představuje přibližně polovinu celkových nákladů na kapacitní opatření (pro LVNL i MUAC společně), na která se Nizozemsko odvolává.

(33) Opatření 2 zahrnuje náklady vynaložené organizací LVNL na zavedení nového systému uspořádání letového provozu nazvaného „ICAS“.

(34) Očekává se, že nový systém uspořádání letového provozu ICAS přinese významná technická zlepšení umožňující zvýšení kapacity vzdušného prostoru a zavedení pokročilých provozních řešení, jako je provoz založený na trajektorii 4D a správa informací v rámci celého systému. Zavedení systému ICAS by rovněž mělo podpořit optimální strukturování a využívání nizozemského vzdušného prostoru prostřednictvím programu pro přetvoření nizozemského vzdušného prostoru. Kromě toho bude tento systém poskytovat přímé rozhraní se systémem vyhrazení vzdušného prostoru v rámci místních a subregionálních systémů uspořádání vzdušného prostoru (LARA) organizace Eurocontrol.

(35) Projekt zaměřený na zavedení systému uspořádání letového provozu ICAS byl zahájen již ve třetím referenčním období. Potýkal se však se zpožděním v důsledku okolností způsobených pandemií COVID-19 a dalšího úsilí potřebného k přechodu ze stávajícího systému uspořádání letového provozu LVNL. Podle informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC má být nový systém uspořádání letového provozu ICAS spuštěn nejpozději v roce 2028.

(36) Náklady vykázané pro opatření 2 činí ve čtvrtém referenčním období přibližně 33,7 milionu EUR v nominálním vyjádření.

(37) Opatření 3 zahrnuje několik jednotlivých provozních zlepšení a technických modernizací provedených ze strany LVNL ve čtvrtém referenčním období, včetně zejména těchto prvků:

— zavedení sníženého radarového rozstupu 2,5 námořní míle pro přiblížení a přistání na letišti Schiphol s cílem zvýšit dráhovou kapacitu a zlepšit efektivitu řazení přilétajících letů, zejména v dobách špičky – Nizozemsko přidělilo 68 % stanovených nákladů spojených s tímto projektem ve čtvrtém referenčním období na svůj nákladový základ traťových navigačních služeb,

— zavedení komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem, systému pro plánování řízení odletů a zdokonalených rozhodovacích nástrojů,

— uplatnění dalších mimořádných opatření na podporu zavádění nového systému uspořádání letového provozu ICAS představeného v rámci opatření 2.

(38) Nizozemsko doplnilo opatření 3 do revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC jako další odůvodnění zjištěných odchylek od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Náklady vykázané v rámci opatření 3 se týkají především odpisů příslušných technických systémů a za čtvrté referenční období činí celkem přibližně 26,5 milionu EUR v nominálním vyjádření.

(39) Opatření 4 se týká výcviku nových řídících letového provozu zajišťovaného střediskem MUAC za účelem dosažení toho, aby celkový počet řídících letového provozu, které zaměstnává, zůstal na úrovni dostatečné k uspokojení rostoucí poptávky po provozu ve čtvrtém referenčním období a v dalších letech.

(40) Podle informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC bude MUAC po zbytek čtvrtého referenčního období čelit vysokému počtu řídících letového provozu opouštějících službu, jelikož třetina všech řídících letového provozu zaměstnaných u MUAC se blíží důchodovému věku. Cílem výcviku nových řídících letového provozu zajišťovaného střediskem MUAC proto bude především nahradit současnou generaci řídících letového provozu, kteří v příštích letech odejdou do důchodu.

(41) V revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC nejsou počty řídících letového provozu střediska MUAC rozděleny mezi belgicko-lucemburskou, německou a nizozemskou oblast zpoplatnění. Obecně se pro MUAC jako celek plánuje zvýšení počtu řídících letového provozu z 296 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2024 na 306 ekvivalentů plného pracovního úvazku v roce 2029, což za čtvrté referenční období představuje nárůst o deset ekvivalentů plného pracovního úvazku.

(42) Nizozemsko vykázalo pro svou oblast zpoplatnění na opatření 4 ve čtvrtém referenčním období celkové náklady ve výši 18,5 milionu EUR v nominálním vyjádření.

(43) Opatření 5 zahrnuje širokou škálu provozních a technických projektů zahájených střediskem MUAC s cílem zvýšit kapacitu vzdušného prostoru a jeho účinné využívání. Tyto projekty jsou v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC rozděleny do následujících kategorií:

— „Vzdušný prostor“: Příslušné projekty zahrnují opatření MUAC ke snížení komplexity vzdušného prostoru, která spočívají ve zlepšení rozhraní se sousedními poskytovateli letových navigačních služeb, přizpůsobení se potřebám vojenských uživatelů a v optimalizaci využívání vzdušného prostoru, mimo jiné prostřednictvím strukturálních změn koncové řízené oblasti v Amsterdamu. Celkové náklady vykázané pro příslušné projekty činí ve čtvrtém referenčním období přibližně 1,4 milionu EUR v nominálním vyjádření.

— „Produkty“: Iniciativy vykázané v této kategorii zahrnují vývoj nových nástrojů a funkcí ze strany MUAC s cílem podpořit poskytování odpovídající kapacity uživatelům vzdušného prostoru. Představené produkty sestávají mimo jiné z řešení ke zlepšení uspořádání letového provozu (včetně použitých záložních řešení a systémů), k usnadnění uspořádání toku a kapacity letového provozu a k optimalizaci plánování lidských zdrojů. Projekty prováděné střediskem MUAC v této kategorii mají ve čtvrtém referenčním období jako celku představovat celkové náklady ve výši přibližně 7,5 milionu EUR v nominálním vyjádření.

— „Komunikace“: V rámci této kategorie plánuje MUAC zavést určitá technická zdokonalení svých systémů hlasové komunikace pro účely poskytování letových navigačních služeb. Celkové náklady na související iniciativy činí ve čtvrtém referenčním období přibližně 0,6 milionu EUR v nominálním vyjádření.

(44) Ačkoli jsou výše uvedené tři kategorie opatření střediska MUAC v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC uvedeny samostatně, Komise související projekty seskupila v rámci opatření 5, aby se usnadnil jejich celkový přezkum. Opatření předložená v rámci opatření 5 společně představují ve čtvrtém referenčním období celkové náklady ve výši 9,4 milionu EUR v nominálním vyjádření.

(45) Celkově je pět kapacitních opatření, na která se Nizozemsko odvolává za účelem odůvodnění odchylky od vývojových trendů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii, významných jak z hlediska rozsahu, tak z hlediska finančního dopadu. K posouzení rozsahu, nákladů a přiměřenosti těchto kapacitních opatření z hlediska dosažení kapacitních cílů je zapotřebí jejich podrobnější analýza.

(46) Aniž je dotčen výsledek další analýzy uvedené ve 45. bodě odůvodnění, je nicméně zřejmé, že dodatečné náklady vykázané Nizozemskem na kapacitní opatření uvedená ve 29. až 44. bodě odůvodnění pouze částečně odůvodňují průměrný roční rozdíl zjištěný ve čtvrtém referenčním období oproti dlouhodobému vývojovému trendu v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii, který je vyčíslen ve 23. 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 k dosažení místních kapacitních cílů.

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

(48) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Nizozemsko 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 Nizozemska není splněno.

ZÁVĚRY

(49) Komise dospěla k závěru, že Nizozemsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC náležitě nezohlednilo doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb.

(50) Komise zejména konstatuje, že revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Nizozemskem nejsou v souladu ani s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, ani s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise rovněž konstatuje, že stanovené náklady pro danou oblast zpoplatnění nebyly v dostatečné míře sníženy, aby byl zajištěn soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(51) 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 kapacitními opatřeními. K posouzení dalších provozních a ekonomických aspektů, které Nizozemsko uvedlo k odůvodnění odchylek zmíněných v 16., 17. a 20. bodě odůvodnění, s ohledem na kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by byly zapotřebí další informace a analýza.

(52) Na základě zjištění uvedených v 15. až 51. bodě odůvodnění proto Komise v této fázi posuzování revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC konstatuje, že ohledně souladu revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Nizozemskem přetrvávají pochyby.

(53) 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 nizozemskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Níže uvedené výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené pro nizozemskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti pro čtvrté referenční období, který na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru vypracovaly Belgie, Německo, Francie, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko, vyvolávají pochyby ohledně jejich souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Nizozemsku	**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 roku 2022)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 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 Nizozemsko na žádost Komise relevantní doplňující údaje a informace týkající se prvků stanovených v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království, Spolkové republice Německo, Francouzské republice, Lucemburskému velkovévodství a Nizozemskému království.

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 NIZOZEMSKOU OBLAST ZPOPLATNĚNÍ TRAŤOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

(1) Stanovené náklady na čtvrté referenční období se zaměřením na nadcházející kalendářní roky 2027, 2028 a 2029, včetně podrobných předpokladů a parametrů, z nichž tyto stanovené náklady pro každý subjekt v oblasti zpoplatnění vycházejí

(2) Úpravy použité na základní hodnoty stanovených jednotkových nákladů pro roky 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, na která se Nizozemsko odvolává k odůvodnění zjištěných odchylek od vývojových trendů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii na základě dodatečných nákladů na dosažení výkonnostních cílů v oblasti kapacity a systémy pobídek spojené s těmito kapacitními cíli

(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