Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/865

20.4.2026

# ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/865

## z 27. marca 2026

## o začatí podrobného preskúmania niektorých výkonnostných cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru na štvrté referenčné obdobie, ktorý predložili Belgicko, Nemecko, Francúzsko, Luxembursko a Holandsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004

*[oznámené pod číslom C(2026) 2003]*

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

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c) druhý pododsek,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), 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 ([3]), 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 ([4]).

(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 „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 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. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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 ([5]), zatiaľ čo Švajčiarsku ich oznámila prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1039 ([6]). 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 FABEC na RO4. Po overení úplnosti uvedeného plánu Belgicko, Nemecko, Francúzsko. Luxembursko, Holandsko a Švajčiarsko 17. októbra 2025 predložili aktualizovanú verziu revidovaného návrhu plánu výkonnosti (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti FABEC“).

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

(8) V tomto rozhodnutí sa uvádzajú pochybnosti Komisie o tom, či sú výkonnostné ciele Holandska v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(9) Z posúdenia revidovaného návrhu plánu výkonnosti FABEC Komisiou vyplynuli aj pochybnosti týkajúce sa súladu výkonnostných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre švajčiarsku traťovú zónu spoplatňovania. Komisia osobitne oznámila Švajčiarsku ako tretej krajine, na ktorú sa vzťahuje systém výkonnosti a spoplatňovania podľa Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave ([7]), súvisiace zistenia a začatie podrobného preskúmania v súvislosti s výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti pre jeho zónu spoplatňovania ([8]).

(10) 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 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 ([9]).

**DÔVODY NA ZAČATIE PODROBNÉHO PRESKÚMANIA**

(11) V revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC sa stanovujú revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre holandskú traťovú zónu spoplatňovania spolu s 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 uvedené v návrhu plánu výkonnosti FABEC predloženom v roku 2024.

([5]) 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).

([6]) 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).

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

([8]) Rozhodnutie Komisie o začatí podrobného preskúmania niektorých výkonnostných cieľov uvedených 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 [C(2026) 2002].

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

| Holandská 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 FABEC predložený v roku 2024) vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)* | *86,52 EUR* | *104,60 EUR* | *103,51 EUR* | *103,61 EUR* | *106,50 EUR* | *106,28 EUR* | *105,95 EUR* |
| **Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti (revidovaný návrh plánu výkonnosti FABEC)** vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022) | **85,62 EUR** | **101,95 EUR** | **102,29 EUR** | **100,53 EUR** | **105,17 EUR** | **104,09 EUR** | **103,73 EUR** |
| **Rozdiel** | **- 1,0 %** | **- 2,5 %** | **- 1,2 %** | **- 3,0 %** | **- 1,2 %** | **- 2,1 %** | **- 2,1 %** |

(12) Komisia konštatuje, že výkonnostné ciele Holandska v oblasti nákladovej efektívnosti boli v každom roku RO4 revidované smerom nadol, čo predstavuje zlepšenie v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti FABEC predloženým v roku 2024. Toto zlepšenie, ktoré sa premieta do nižších ročných DUC pre zónu spoplatňovania, je v plnej miere spôsobené znížením stanovených nákladov vyjadrených v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR 2022“). Holandsko takisto zrevidovalo východiskové hodnoty pre DUC smerom nadol, v roku 2024 okrem iného s cieľom zohľadniť skutočné náklady zaznamenané za kalendárny rok.

(13) Revidované stanovené náklady pre zónu spoplatňovania v EUR 2022 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

| Holandská traťová zóna spoplatňovania | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Počiatočné stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (uvedené v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2024)* | *322 miliónov EUR* | *325 miliónov EUR* | *338 miliónov EUR* | *343 miliónov EUR* | *346 miliónov EUR* |
| **Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022** (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti) | **314 miliónov EUR** | **314 miliónov EUR** | **333 miliónov EUR** | **334 miliónov EUR** | **337 miliónov EUR** |
| Rozdiel | - 2,4 % | - 3,2 % | - 1,6 % | - 2,6 % | - 2,8 % |

(14) Ako sa uvádza v nasledujúcej tabuľke, revidovaná prognóza objemu dopravy uplatnená na holandskú zónu spoplatňovania, ktorá vychádza zo základnej prognózy útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025, viedla k nižšiemu počtu predpokladaných jednotiek služieb na každý rok RO4 v porovnaní s prognózou objemu dopravy uvedenou v návrhu plánu výkonnosti FABEC predloženom v roku 2024. Revízia prognózy objemu dopravy pre zónu spoplatňovania tak mala negatívny vplyv na nákladovú efektívnosť, čím sa čiastočne zrušil pozitívny účinok zníženia stanovených nákladov uvedený v odôvodneniach 12 a 13.

| Holandská traťová zóna spoplatňovania | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Počiatočná prognóza objemu dopravy (uvedená v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2024) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb* | *3 108* | *3 133* | *3 175* | *3 230* | *3 270* |
| **Aktualizovaná prognóza objemu dopravy (uvedená v revidovanom návrhu plánu výkonnosti)** vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb | **3 071** | **3 128** | **3 162** | **3 212** | **3 247** |
| **Rozdiel** | **– 1,2 %** | **– 0,2 %** | **– 0,4 %** | **– 0,5 %** | **– 0,7 %** |

(15) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných pre holandskú 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 +0,3 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(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 +2,2 % počas tretieho referenčného obdobia (ďalej len „RO3“) a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(18) Holandsko požiadalo Komisiu, aby zvážila vplyv útočnej vojny Ruska proti Ukrajine ako súčasť výpočtu dlhodobého vývoja traťových DUC. Podľa Holandska zmeny v objeme dopravy vyplývajúce z vojny na Ukrajine viedli k štrukturálnemu zníženiu preletov v holandskom vzdušnom priestore a majú pretrvávajúci negatívny vplyv na objem dopravy v RO4. Holandsko s použitím metodiky výpočtu, ktorú PRB uplatnila v prípade iných členských štátov zasiahnutých rovnakými okolnosťami, odhaduje stratu preletov v dôsledku vplyvu vojny na Ukrajine na 8,4 % celkového počtu jednotiek služieb v zóne spoplatňovania.

(19) So zreteľom na stanovisko PRB sa Komisia domnieva, že na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 17 je potrebná ďalšia analýza, aby sa stanovilo, do akej miery Holandsku skutočne vznikla štrukturálna strata preletov v dôsledku okolností spôsobených vojnou na Ukrajine. V tejto fáze naozaj nemožno dospieť k záveru, či pozorované zmeny v objeme dopravy, ktoré oznámilo Holandsko, skutočne spôsobil presun dopravných tokov v dôsledku vojny na Ukrajine, alebo či ho možno pripísať skôr iným faktorom. Komisia preto v tejto fáze posudzovania neprepočítala dlhodobý vývoj DUC Holandska počas RO3 a RO4 vzhľadom na štrukturálnu stratu objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine, na ktorú sa Holandsko odvolávalo.

(20) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že holandská východisková hodnota pre DUC 101,95 EUR v EUR 2022 je o 9,0 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 93,56 EUR v EUR 2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(21) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 20, Holandsko sa v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC domnieva, že by sa mal zohľadniť zistený rozdiel v parite kúpnej sily medzi štátmi v rámci porovnávacej skupiny. So zreteľom na stanovisko PRB je potrebná podrobnejšia analýza s cieľom posúdiť vplyv uvádzaných rozdielov v parite kúpnej sily na nákladové základne dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb. V takejto dodatočnej analýze by sa mali zohľadniť aj všetky ďalšie relevantné prevádzkové alebo hospodárske faktory, ktoré významne ovplyvňujú porovnateľnosť medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v rámci porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. e) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(22) Komisia ďalej preskúmala, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 16, 17 a 20 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 sú zaznamenané odchýlky od celoúnijného vývoja DUC a od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC, ktoré sa uvádzajú v odôvodneniach 16 a 17, spôsobené výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo nákladmi na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(23) PRB vypočítala odhadované rozdiely medzi stanovenými nákladmi na RO4, ktoré Holandsko uviedlo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC, a stanovenými nákladmi, ktoré by boli potrebné na dosiahnutie celoúnijného vývoja DUC pre RO4 a dlhodobého celoúnijného vývoja DUC na RO3 a RO4 spolu. Na základe zistení PRB celkové stanovené náklady na RO4, ktoré navrhlo Holandsko, nedosahujú úroveň potrebnú na dosiahnutie celoúnijného vývoja DUC približne o 77,1 milióna EUR v EUR 2022, čo predstavuje priemerný ročný rozdiel 15,4 milióna EUR v EUR 2022. Počas celého RO4 sa pozoruje výraznejší rozdiel vo výške približne 370 miliónov EUR v EUR 2022 oproti úrovni potrebnej na dosiahnutie dlhodobého celoúnijného vývoja DUC, čo zodpovedá priemernému ročnému rozdielu vo výške približne 74 miliónov EUR v EUR 2022.

(24) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že Holandsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľom traťových leteckých navigačných služieb LVNL a Maastricht Upper Area Control Centre (ďalej len „MUAC“) v súvislosti s opatreniami na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity (ďalej len „opatrenia týkajúce sa kapacity“).

(25) Holandsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC pripomína, že LVNL a MUAC poskytujú služby vo veľmi zložitom vzdušnom priestore s hustou prevádzkou. Počas RO4 sa podľa Holandska kladie dôraz na zachovanie vysokej kvality služieb pre používateľov vzdušného priestoru v kontexte predpokladaného stabilného nárastu objemu dopravy. Na tento účel musia LVNL aj MUAC vyškoliť a prijať značný počet nových riadiacich letovej prevádzky a s cieľom zvyšovania kapacity realizovať celý rad investícií do systémov a prevádzkových koncepcií. Holandsko poukazuje na to, že zníženie alebo odloženie plánovaných opatrení týkajúcich sa kapacity by viedlo k zhoršeniu kvality služieb v holandskom vzdušnom priestore a mohlo by mať aj škodlivé reťazové účinky na celú európsku sieť manažmentu letovej prevádzky.

(26) Holandsko okrem toho zdôrazňuje, že požadované úrovne služieb pre letecké navigačné služby v holandskom vzdušnom priestore, a to aj pokiaľ ide o personál a investície, sa stanovujú na základe dopytu po doprave v čase špičky. Prevádzka leteckých navigačných služieb je navrhnutá tak, aby s vysokým stupňom prevádzkovej spoľahlivosti vyhovovala nepretržitým špičkám príletov a odletov na letisku Amsterdam Schiphol, po ktorých nasledujú obdobia s nižším dopytom po doprave, a to počas celého bežného dňa prevádzky. Holandsko uvádza, že dopyt po doprave v čase špičky dosiahol úroveň spred pandémie COVID-19, zatiaľ čo celkový objem dopravy v holandskom vzdušnom priestore zostáva naďalej na nižšej úrovni.

(27) Holandsko vysvetľuje, že dopyt po doprave v čase špičky na letisku Amsterdam Schiphol je výrazne vyšší ako na primárnych letiskách ostatných štátov zahrnutých do porovnávacej skupiny uvedenej v odôvodnení 20. Holandsko odhaduje, že aby spoločnosť LVNL poskytla v čase špičky kapacitu, ktorá je potrebná, aby sa vyhovelo objemu dopravy z letiska Amsterdam Schiphol a naň, dodatočné ročné náklady predstavujú približne 40 miliónov EUR. PRB na základe dostupných informácií nedokázala tento odhad a východiskové predpoklady overiť. Takisto nie je jasné, či bola táto suma vypočítaná len vo vzťahu k poskytovaniu traťových leteckých navigačných služieb, alebo zahŕňa aj náklady súvisiace s terminálnymi leteckými navigačnými službami. Na vyvodenie záveru v tejto veci sú preto potrebné ďalšie informácie a analýza.

(28) Komisia konštatuje, že Holandsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC pre LVNL a MUAC predložilo a vyčíslilo celkovo sedem opatrení týkajúcich sa kapacity. Počas RO4 ako celku predstavujú tieto opatrenia týkajúce sa kapacity stanovené náklady 159,9 milióna EUR vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022. 84 % týchto vykázaných dodatočných stanovených nákladov súvisí s opatreniami týkajúcimi sa kapacity zavedenými spoločnosťou LVNL, zatiaľ čo opatrenia týkajúce sa kapacity zavedené spoločnosťou MUAC predstavujú podiel len 16 %.

(29) Komisia najprv preskúmala a analyzovala tieto opatrenia týkajúce sa kapacity oznámené Holandskom v súvislosti s LVNL a MUAC:

— výcvik nových riadiacich letovej prevádzky, ktorý organizuje LVNL (ďalej len „opatrenie 1“),

— nasadenie nového systému manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) spoločnosťou LVNL (ďalej len „opatrenie 2“),

— realizácia iných prevádzkových zlepšení a technickej modernizácie spoločnosťou LVNL (ďalej len „opatrenie 3“),

— výcvik nových riadiacich letovej prevádzky, ktorý organizuje MUAC (ďalej len „opatrenie 4“),

— realizácia rôznych opatrení na zvýšenie prevádzkovej a technickej kapacity spoločnosťou MUAC (ďalej len „opatrenie 5“).

(30) Opatrenie 1 zahŕňa výcvik nových riadiacich letovej prevádzky organizovaný LVNL pre jej oblastné stredisko riadenia (ďalej len „ACC“), najmä s cieľom nahradiť značný počet riadiacich letovej prevádzky s plánovaným odchodom do dôchodku počas RO4, ale aj prispôsobiť sa predpokladanému rastu objemu dopravy a podporiť modernizáciu systémov. LVNL plánuje ročne prijať 27 študentov – riadiacich letovej prevádzky a chce dosiahnuť priemernú mieru úspešnosti výcviku nad 75 %. Očakáva sa, že počet riadiacich letovej prevádzky pracujúcich v traťových odvetviach v ACC Amsterdam sa zvýši z 82 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2024 na 85 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2029, čo predstavuje mierny nárast o 3 ekvivalenty plného pracovného času v RO4. Náklady zaúčtované v rámci opatrenia 1 zahŕňajú platy študentov – riadiacich letovej prevádzky, ako aj ďalšie náklady, ktoré vznikli v súvislosti s ich výcvikom.

(31) Opatrenie 1 zahŕňa aj ďalší rozvoj výcvikových zariadení, výcvikových simulátorov riadenia letovej prevádzky a súvisiacich aplikácií zo strany LVNL. V dôsledku toho sa očakáva najmä to, že väčší podiel výcviku riadiacich letovej prevádzky sa bude vykonávať prostredníctvom vylepšených simulátorov riadenia letovej prevádzky v podobe činností „autonómneho učenia sa“, čím sa zníži potreba výcviku na pracovisku, ktorý je náročnejší na zdroje a do ktorého sa zapájajú inštruktori, t. j. licenciovaní riadiaci letovej prevádzky. Uvádza sa, že týmito zlepšeniami sa zvýši výcviková kapacita, čo podporí zamestnávanie primeraného počtu riadiacich letovej prevádzky na splnenie cieľov v oblasti kapacity v RO4.

(32) Opatrenie 1 predstavuje počas RO4 celkové náklady viac ako 88,1 milióna EUR v nominálnom vyjadrení. Komisia poznamenáva, že samotné opatrenie 1 predstavuje približne polovicu celkových nákladov na opatrenia týkajúce sa kapacity (zavedené LVNL aj MUAC), na ktoré sa Holandsko odvoláva.

(33) Opatrenie 2 zahŕňa náklady, ktoré vznikli spoločnosti LVNL pri nasadzovaní nového systému ATM s názvom ICAS.

(34) Očakáva sa, že nový systém ATM ICAS prinesie významné technické zlepšenia, ktoré umožnia zvýšenie kapacity vzdušného priestoru a zavedenie pokročilých prevádzkových riešení, ako je prevádzka založená na štvorrozmernej trajektórii a riadenie informácií na úrovni celého systému. Zavedenie systému ICAS má podľa plánov aj podporiť optimálne štruktúrovanie a využívanie holandského vzdušného priestoru, ktoré je cieľom holandského programu prepracovania vzdušného priestoru. Okrem toho poskytne priame rozhranie s miestnym a subregionálnym systémom riadenia a rezervácie vzdušného priestoru organizácie Eurocontrol (LARA).

(35) Projekt zameraný na nasadenie systému ATM ICAS sa začal už v RO3. Čelil však oneskoreniam z dôvodu okolností spôsobených pandémiou COVID-19 a z dôvodu dodatočného úsilia potrebného na prechod z existujúceho systému ATM spoločnosti LVNL. Podľa informácií v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC sa uvedenie nového systému ATM ICAS do prevádzky plánuje najneskôr do roku 2028.

(36) Náklady vykázané v súvislosti s opatrením 2 predstavujú v RO4 približne 33,7 milióna EUR v nominálnom vyjadrení.

(37) Opatrenie 3 zahŕňa niekoľko rôznych opatrení na prevádzkové zlepšenie a technickú modernizáciu, ktoré spoločnosť LVNL vykonala v RO4, a to najmä vrátane týchto prvkov:

— zavedenie zníženého radarového rozostupu 2,5 námornej míle na priblíženie a pristátie na letisku Schiphol s cieľom zvýšiť priechodnosť vzletovej a pristávacej dráhy a zlepšiť efektívnosť sekvencovania prichádzajúcich letov, najmä počas období dopravnej špičky – Holandsko vyčlenilo 68 % stanovených nákladov spojených s týmto projektom v RO4 na svoju traťovú nákladovú základňu,

— zavedenie dátového spojenia riadiaci-pilot, systému plánovania manažmentu odletov a zdokonalených nástrojov na rozhodovanie,

— uplatňovanie dodatočných opatrení na riešenie nepredvídaných udalostí na podporu nasadzovania nového systému ATM ICAS uvedeného v rámci opatrenia 2.

(38) Holandsko doplnilo opatrenie 3 do revidovaného návrhu plánu výkonnosti FABEC ako dodatočné odôvodnenie zistených odchýlok od celoúnijného vývoja DUC. Náklady vykázané v rámci opatrenia 3 sa týkajú predovšetkým amortizácie príslušných technických systémov a počas RO4 predstavujú celkovo približne 26,5 milióna EUR v nominálnom vyjadrení.

(39) Opatrenie 4 sa týka výcviku nových riadiacich letovej prevádzky organizovaný MUAC s cieľom zabezpečiť, aby celkový počet zamestnancov na pozícii riadiacich letovej prevádzky zostal primeraný na uspokojenie rastúceho dopytu po doprave počas RO4 a po ňom.

(40) Podľa informácií uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC bude MUAC počas zvyšku RO4 čeliť vysokému počtu riadiacich letovej prevádzky odchádzajúcich z prevádzkovej služby, keďže tretina všetkých riadiacich letovej prevádzky, ktorých MUAC zamestnáva, sa približuje k dôchodkovému veku. Cieľom výcviku nových riadiacich letovej prevádzky organizovaného MUAC bude preto najmä nahradiť generáciu súčasných riadiacich letovej prevádzky, ktorí v nasledujúcich rokoch odídu do dôchodku.

(41) V revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC nie je rozčlenený počet riadiacich letovej prevádzky spoločnosti MUAC medzi belgicko-luxemburskou, nemeckou a holandskou zónou spoplatňovania. Počet riadiacich letovej prevádzky v prevádzkovej službe sa má v prípade celej spoločnosti MUAC podľa plánu celkovo zvýšiť z 296 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2024 na 306 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2029, čo predstavuje zvýšenie o 10 ekvivalentov plného pracovného času v RO4.

(42) Holandsko za svoju zónu spoplatňovania počas RO4 vykázalo celkové náklady na opatrenie 4 vo výške 18,5 milióna EUR v nominálnom vyjadrení.

(43) Opatrenie 5 zahŕňa širokú škálu prevádzkových a technických projektov, ktoré začala MUAC s cieľom zvýšiť kapacitu vzdušného priestoru a efektívne vzdušný priestor využívať. Tieto projekty sú v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC rozdelené do týchto kategórií:

— vzdušný priestor: príslušné projekty zahŕňajú opatrenia, ktoré spoločnosť MUAC prijala, aby znížila zložitosť vzdušného priestoru zlepšením prepojenia so susednými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, zohľadnením potrieb vojenských používateľov a optimalizáciou využívania vzdušného priestoru, a to aj prostredníctvom štrukturálnych zmien v amsterdamskej koncovej riadenej oblasti. Celkové náklady vykázané v súvislosti s príslušnými projektmi predstavujú v RO4 približne 1,4 milióna EUR v nominálnom vyjadrení,

— produkty: iniciatívy oznámené v rámci tejto kategórie zahŕňajú vývoj nových nástrojov a funkcií spoločnosťou MUAC na podporu poskytovania primeranej kapacity používateľom vzdušného priestoru. Medzi uvedené produkty patria okrem iného riešenia na zlepšenie prevádzky ATM (vrátane použitých záložných riešení a systémov), na uľahčenie manažmentu toku letovej prevádzky a kapacity a na optimalizáciu plánovania pracovnej sily. Projekty, ktoré MUAC realizuje v tejto kategórii, celkovo počas RO4 predstavujú celkové náklady približne 7,5 milióna EUR v nominálnom vyjadrení,

— komunikácia: v rámci tejto kategórie MUAC plánuje zaviesť určité opatrenia na technickú modernizáciu svojich systémov hlasovej komunikácie na účely poskytovania leteckých navigačných služieb. Celkové náklady na súvisiace iniciatívy predstavujú v RO4 približne 0,6 milióna EUR v nominálnom vyjadrení.

(44) Hoci uvedené tri kategórie opatrení spoločnosti MUAC sa v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC uvádzajú samostatne, Komisia dané súvisiace projekty zoskupila pod opatrenie 5, aby tak uľahčila ich celkové preskúmanie. Opatrenia uvedené v rámci opatrenia 5 predstavujú dokopy v RO4 celkové náklady 9,4 milióna EUR v nominálnom vyjadrení.

(45) Päť opatrení týkajúcich sa kapacity, na ktoré sa Holandsko odvoláva s cieľom odôvodniť odchýlku od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti, je celkovo významných 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.

(46) Bez ohľadu na výsledok ďalšej analýzy uvedenej v odôvodnení 45 je však zrejmé, že dodatočné náklady, ktoré Holandsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodneniach 29 až 44, len čiastočne opodstatňujú zistený priemerný ročný rozdiel počas RO4 v porovnaní s dlhodobým celoúnijným vývojom nákladovej efektívnosti, ktorý je vyčíslený v odôvodnení 23. Túto odchýlku preto nemožno pripísať výlučne dodatočným stanoveným nákladom na predložené opatrenia týkajúce sa kapacity, bez ohľadu na to, či sa tieto opatrenia ako celok považujú za potrebné a primerané na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti kapacity.

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

(48) 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 Holandsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od celoúnijného vývoja DUC alebo dlhodobého celoúnijného vývoja DUC. Holandsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).

**ZÁVERY**

(49) Komisia sa na záver domnieva, že Holandsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC primerane nezohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti pre jeho traťovú zónu spoplatňovania.

(50) Komisia predovšetkým konštatuje, že revidované výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Holandsko navrhlo, nie sú v súlade s celoúnijným vývojom DUC ani s dlhodobým celoúnijným vývojom DUC na RO4. Komisia takisto konštatuje, že stanovené náklady pre zónu spoplatňovania neboli dostatočne znížené s cieľom zabezpečiť súlad s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

(51) V neposlednom rade Komisia na základe prvkov a odôvodnení uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti FABEC nezistila, že by odchýlku od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC bolo možné pripísať výlučne opatreniam týkajúcim sa kapacity. Na preskúmanie ďalších prevádzkových a hospodárskych aspektov, ktoré Holandsko uviedlo na opodstatnenie odchýlok uvedených v odôvodneniach 16, 17 a 20, a vzhľadom na kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, by boli potrebné ďalšie informácie a analýza.

(52) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 15 až 51 sa preto Komisia v tejto fáze posudzovania revidovaného návrhu plánu výkonnosti FABEC domnieva, že pochybnosti o súlade revidovaných výkonnostných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Holandsko, naďalej pretrvávajú.

(53) 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 holandskú traťovú zónu spoplatňovania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Nasledujúce výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhnuté pre holandskú traťovú zónu spoplatňovania uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na RO4, ktorý na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru stanovili Belgicko, Nemecko, Francúzsko, Luxembursko, Holandsko a Švajčiarsko, vyvolávajú pochybnosti, pokiaľ ide o ich súlad s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi:

| **Holandská 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) | **85,62 EUR** | **101,95 EUR** | **102,29EUR** | **100,53EUR** | **105,17EUR** | **104,09EUR** | **103,73 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. Holandsko 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 Belgickému kráľovstvu, Nemeckej spolkovej republike, Francúzskej republike, Luxemburskému veľkovojvodstvu a Holandskému kráľovstvu.

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 HOLANDSKÚ 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 Holandsko 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