Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2026/1034

18.5.2026

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/1034

ze dne 23. dubna 2026

o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi

(oznámeno pod číslem C(2026)2553)

(Pouze estonské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([2]), a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([3]), a zejména na čl. 15 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na 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 prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Dne 1. října 2024 předložilo Estonsko Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložilo Estonsko dne 15. listopadu 2024 aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

(4) Komise shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů stanovené Estonskem v návrhu plánu výkonnosti, pokud jde o jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317, a nejsou proto v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na 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/2019/317/2025-01-01.
([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 Estonsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedeného ve 4. bodě odůvodnění informovala prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ([5]). V uvedeném rozhodnutí vydala Komise Estonku doporučení s cílem zajistit soulad jeho výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.

(6) Dne 18. srpna 2025 předložilo Estonsko Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložilo Estonsko dne 6. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) Podle čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Estonska na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a v příslušných případech s přihlédnutím k místním okolnostem.

(8) Komise své posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti doplnila přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV zmíněného prováděcího nařízení. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby uvedené v bodě 2.1 písm. d) podbodě vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 však podléhá samostatnému přezkumu Komisí na základě doplňujících informací obdržených od Estonska v prosinci 2025. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry ohledně souladu uvedené metodiky pro rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(9) 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 Estonska, pokud jde o soulad těchto cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii. Zjištění uvedená v tomto rozhodnutí vycházejí z podrobného technického posouzení obsaženého ve stanovisku Výboru pro kontrolu výkonnosti ([7]).

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti byl posouzen podle bodu 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

([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]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti č. 1-2026 k posouzení revidovaných návrhů plánů výkonnosti na čtvrté referenční období, 28. ledna 2026.

Estonsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění**, v rozsahu úrovní A až D podle EASA					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
EANS	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(12) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Estonskem pro poskytovatele letových navigačních služeb EANS jsou rovny bezpečnostním cílům pro celou Unii stanoveným pro každý rok čtvrtého referenčního období.

(13) Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti stanoví konkrétní opatření pro EANS k dosažení místních bezpečnostních cílů, jako je začlenění specializovaných odborných znalostí týkajících se lidských faktorů do organizace a investice do systémů, které mohou podpořit pokročilejší analýzu dat pro sledování trendů v oblasti bezpečnosti.

(14) Na základě zjištění uvedených v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Estonska v oblasti životního prostředí proto byly porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([8]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(16) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Estonskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro čtvrté referenční období podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Estonsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**6,54 %**	**6,53 %**	**6,52 %**	**6,51 %**	**6,50 %**
Referenční hodnoty	6,54 %	6,53 %	6,52 %	6,51 %	6,50 %

([8]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Komise zjistila, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Estonskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý rok čtvrtého referenčního období.

(18) Komise konstatuje, že Estonsko zavedlo přeshraniční vzdušný prostor volných tratí spolu s Lotyšskem, Finskem, Švédskem, Dánskem a Norskem, což představuje klíčové opatření pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí.

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

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Estonska v oblasti kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123, který byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(21) Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Estonskem pro čtvrté referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Estonsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,04**	**0,03**	**0,02**	**0,02**
Referenční hodnoty	0,06	0,04	0,03	0,02	0,02

(22) Komise zjistila, že cíle v oblasti kapacity navržené Estonskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý rok čtvrtého referenčního období. Estonsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti vysvětluje, že vzhledem k historicky dobré výkonnosti EANS v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity a významnému snížení provozu v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině nejsou další opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity ve čtvrtém referenčním období zapotřebí. Komise bere na vědomí, že Estonsko plánuje zachovat ve čtvrtém referenčním období podobný počet řídících letového provozu pracujících v oblastním středisku řízení v Tallinnu (dále jen „ACC“) jako ve třetím referenčním období, což poskytuje flexibilitu pro přizpůsobení se potenciálním náhlým změnám v dopravních tocích.

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

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

(24) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 dospěla k závěru, že navrhované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem v roce 2024 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti Estonsko navrhlo revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby.

(25) Níže uvedená tabulka uvádí revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Estonskem v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**38,12 EUR**	**49,55 EUR**	**46,29 EUR**	**46,99 EUR**	**48,00 EUR**	**48,10 EUR**	**48,18 EUR**

(26) Komise konstatuje, že Estonsko revidovalo své místní cíle v oblasti efektivity nákladů na každý rok čtvrtého referenčního období, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 vede ke snížení stanovených jednotkových nákladů za každý rok čtvrtého referenčního období. Estonsko rovněž aktualizovalo základní hodnotu stanovených jednotkových nákladů pro rok 2024, aby odrážela skutečné náklady vzniklé v roce 2024.

(27) Snížení stanovených jednotkových nákladů uvedené ve 26. bodě odůvodnění vyplývá jak z revize stanovených nákladů směrem dolů, tak i z aktualizovaných předpokladů týkajících se provozu pro čtvrté referenční období, které Estonsko použilo v souladu se základní prognózou provozu služby STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025. Počty výkonových jednotek traťových navigačních služeb předpokládané v revidovaném návrhu plánu výkonnosti pro každý rok čtvrtého referenčního období jsou uvedeny v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	2025	2026	2027	2028	2029
Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti), vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**612**	**626**	**636**	**649**	**658**

(28) Revidované stanovené náklady Estonska na čtvrté referenční období, vyjádřené v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“), jsou uvedeny v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**28 mil. EUR**	**29 mil. EUR**	**31 mil. EUR**	**31 mil. EUR**	**32 mil. EUR**

(29) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Estonskem na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(30) 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 –0,6 % ve čtvrtém referenčním období zaostává za vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,2 %.

(31) 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 +2,6 % ve třetím a čtvrtém referenčním období zaostává za dlouhodobým vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,0 %.

(32) Komise však konstatuje, že Estonsko v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině ztratilo značnou část přeletů, které v minulosti obsluhovalo. Tento pokles provozu má ve čtvrtém referenčním období i nadále značný dopad na výkonnost estonského poskytovatele letových navigačních služeb v oblasti efektivity nákladů a má negativní vliv zejména na dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska vypočítaný pro třetí a čtvrté referenční období dohromady.

(33) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 31. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Estonsko splňovalo dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud by neexistovaly okolnosti uvedené v 32. bodě odůvodnění.

(34) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska ve třetím a čtvrtém referenčním období s ohledem na odhadovaný strukturální pokles provozu pro Estonsko v důsledku války na Ukrajině, měřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Výsledkem tohoto přepočtu je upravený dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Estonska ve výši −4,0 %, který překonává dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši −1,0 %. Proto se vyvozuje závěr, že Estonsko splňuje kritérium pro posouzení uvedené v 31. bodě odůvodnění po zohlednění účinku výrazného omezení provozu v důsledku války na Ukrajině.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění v Estonsku ve výši 49,55 EUR v eurových cenách roku 2022 je o 5,6 % nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. d) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, jež činí 52,48 EUR v eurových cenách roku 2022.

(36) Jak je uvedeno v 35. bodě odůvodnění, je zřejmé, že základní hodnota stanovených jednotkových nákladů v Estonsku pro rok 2024 je nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny. Jak je navíc uvedeno v 32., 33. a 34. bodě odůvodnění, Estonsko při vyloučení negativního dopadu změn provozu vyplývajících z útočné války Ruska proti Ukrajině splňuje dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii na čtvrté referenční období. Komise se proto domnívá, že odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období uvedená v 30. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby byly výkonnostní cíle Estonska v oblasti efektivity nákladů v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(37) Na základě zjištění uvedených v 25. až 36. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Estonsko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení uvedená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o revizi jeho místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů. Komise tudíž dospěla k závěru, že by se mělo mít za to, že revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, které Estonsko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

ZÁVĚRY

(38) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Estonska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

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

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Estonské republice.

V Bruselu dne 23. dubna 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Estonsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění**, v rozsahu úrovní A až D podle EASA					
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
EANS	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Estonsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**6,54 %**	**6,53 %**	**6,52 %**	**6,51 %**	**6,50 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Estonsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,04**	**0,03**	**0,02**	**0,02**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022)	**38,12 EUR**	**49,55 EUR**	**46,29 EUR**	**46,99 EUR**	**48,00 EUR**	**48,10 EUR**	**48,18 EUR**