

ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/728

ze dne 13. dubna 2022

o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kypr, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů

(oznámeno pod číslem C(2022) 2283)

(Pouze anglické, francouzské, lotyšské, maltské, německé, nizozemské, rumunské, řecké a švédské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

po konzultaci s Výborem pro jednotné nebe,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

Souvislosti

- (1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 se zřizuje systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Podle článku 10 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 ⁽²⁾ mají kromě toho členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období. Komise odpovídá za posouzení toho, zda jsou navržené výkonnostní cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a to na základě kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (2) Vypuknutí pandemie COVID-19 mělo počínaje prvním čtvrtletím kalendářního roku 2020 významný dopad na odvětví letecké dopravy a opatření k omezení pandemie přijatá členskými státy a třetími zeměmi značně snížila objem letového provozu ve srovnání s úrovněmi před pandemií.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).

- (3) Výkonnostní cíle pro celou Unii na třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Jelikož tyto výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti na třetí referenční období následně předložené členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19, nemohly zohlednit situaci letecké dopravy, jež se v důsledku pandemie výrazně změnila.
- (4) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchyľují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627 přijala Komise dne 2. června 2021 prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.
- (5) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti, které obsahovaly revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období, a do 1. října 2021 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 17. listopadu 2021 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti. Posouzení Komise zahrnuté v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánů výkonnosti, které předložily členské státy.
- (6) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování návrhů plánů výkonnosti pro třetí referenční období.

Kritéria pro posouzení

- (7) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad vnitrostátních cílů nebo cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejícího výkonnostního cíle přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.
- (8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených členskými státy v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb, na základě kritéria stanoveného v bodě 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti bezpečnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise zjistila, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené všemi členskými státy jsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.
- (9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených členskými státy 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, obsažené v návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

⁽³⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

- (10) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivní úpravy. Proto nebylo vhodné, aby členské státy v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 související s klíčovou oblastí výkonnosti týkající se životního prostředí. S ohledem na tyto úvahy byl soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii posouzen pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základě Komise zjistila, že místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené všemi členskými státy jsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.
- (11) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených členskými státy v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem opatření plánovaných pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb, včetně zejména přezkumu plánovaných významných investic a přezkumu systému nebo systémů pobídek v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (12) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivní úpravy. Proto nebylo vhodné, aby členské státy v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 související s klíčovou oblastí výkonnosti týkající se kapacity. S ohledem na tyto úvahy byl soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii posouzen pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.
- (13) V souvislosti s posuzováním návrhu cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb pro letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 v souladu s čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, doplnila Komise své posouzení přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Pokud bylo zjištěno, že tyto navržené cíle jsou problematické, jsou související zjištění uvedena v tomto rozhodnutí.
- (14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených členskými státy v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby byl posouzen na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve třetím referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve druhém a třetím referenčním období (2015–2024) a ze srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění s průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a hospodářské prostředí.
- (15) Pokud bylo zjištěno, že cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby nejsou v souladu s kritérii stanovenými v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise dále s ohledem na odůvodnění a důkazy poskytnuté v příslušných plánech výkonnosti posoudila, zda by odchylka mohla být považována za nezbytnou a přiměřenou na základě bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za předpokladu, že odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii je způsobena výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo s restrukturalizačními opatřeními ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

- (16) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti. Bylo doplněno přezkumem prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, konkrétně klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je stanoveno v bodě 2.1 písm. d) uvedené přílohy.
- (17) V souvislosti s posuzováním navržených cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby pro letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 v souladu s čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, doplnila Komise svůj přezkum posouzením navržených cílů v oblasti efektivity nákladů pro letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Pokud bylo zjištěno, že tyto navržené cíle jsou problematické, jsou související zjištění uvedena v tomto rozhodnutí.
- (18) V souladu s bodem 2 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s posuzováním návrhu cílů v oblasti kapacity doplnila svůj přezkum o posouzení návrhů systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V tomto ohledu Komise zkoumala, zda návrhy systémů pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Pokud bylo zjištěno, že tyto návrhy systémů pobídek jsou problematické, jsou související zjištění uvedena v tomto rozhodnutí.

Zvláštní aspekty týkající se vývoje provozu

- (19) Podle základní prognózy provozu služby STATFOR z října 2021 by měl letový provoz pro celou Unii dosáhnout svých předpandemických úrovní v průběhu roku 2023 a v roce 2024 tyto úrovně překročit. Míra nejistoty ohledně vývoje letového provozu však vzhledem k rizikům souvisejícím s vývojem epidemiologické situace v souvislosti s COVID-19 zůstává obzvláště vysoká. Komise konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.
- (20) V souladu s tím se očekává, že v několika členských státech bude předpokládán růst provozu ve třetím referenčním období výrazně nižší než průměrný růst provozu pro celou Unii, a v řadě těchto členských států se předpokládá, že objem provozu během třetího referenčního období zůstane pod úrovněmi před pandemií. Komise uznává, že v důsledku toho je dosažení cílů v oblasti efektivity nákladů v celé Unii pro dotčené členské státy náročnější, a vzala tento bod v úvahu při přezkumu místních okolností, které jsou pro posouzení každého návrhu plánu výkonnosti relevantní.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE BLOKU FABEC

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů – Belgie a Lucembursko

- (21) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Belgií a Lucemburskem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) 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 v Belgii a Lucembursku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +5,7 % ročně v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

- (23) 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 v Belgii a Lucembursku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +4,0 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %.
- (24) 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 v Belgii a Lucembursku ve výši 83,28 EUR vyjádřená v reálných cenách z roku 2017 je o 13,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 73,56 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že tento rozdíl je ve třetím referenčním období ještě větší, neboť stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Belgii a Lucembursku pro rok 2024 jsou o 49,9 % vyšší, než je průměr srovnávací skupiny.
- (25) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (26) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně 41 milionů EUR v reálných cenách roku z 2017, zatímco odpovídající odhadovaná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně 92,6 milionu EUR v reálných cenách roku z 2017.
- (27) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Belgie a Lucembursko v návrhu plánu výkonnosti odkazují na dodatečně stanovené náklady vzniklé v průběhu třetího referenčního období poskytovatelům traťových navigačních služeb – společností skeyes a MUAC – v souvislosti s opatřeními ke zvýšení kapacity.
- (28) Na jedné straně je v návrhu plánu výkonnosti zdůrazněno, že složitost belgicko-lucemburského vzdušného prostoru představuje faktor, který zvyšuje relativní pracovní zátěž řídicích letového provozu, a tudíž má negativní dopad na produktivitu řídicích letového provozu a na nákladový základ traťových navigačních služeb. Belgie a Lucembursko to vysvětlují jako jednu z hlavních příčin odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.
- (29) Na druhé straně Belgie a Lucembursko tvrdí, že oba poskytovatelé traťových navigačních služeb (dále jen „poskytovatelé letových navigačních služeb“), konkrétně společnosti skeyes a MUAC, čelí specifickým problémům v souvislosti s poskytováním odpovídající kapacity k uspokojení poptávky po letovém provozu během třetího referenčního období a po něm.
- (30) Co se týče společnosti skeyes, v návrhu plánu výkonnosti se nejprve uvádí, že se během třetího a čtvrtého referenčního období očekává vysoký počet odchodů řídicích letového provozu do důchodu, a to na základě současné věkové struktury pracovníků na pozici řídicích letového provozu.
- (31) Uvádí se, že platné belgické právní předpisy stanoví, že řidiči letového provozu musí být odvoláni ze služby pět let před datem odchodu do důchodu. Během těchto pěti let mají nárok na předčasný odchod do důchodu (dále jen „režim DISPO“) a pobírají příspěvek ve výši 75 % až 85 % svého posledního platu. Podle informací uvedených v návrhu plánu výkonnosti jsou řidiči letového provozu v současné době umísťováni do režimu DISPO ve věku 56 let a tato věková hranice má být zvýšena na 57 let. Počínaje rokem 2025 dosáhne 30 % řídicích letového provozu společnosti skeyes předdůchodového věku během třetího referenčního období, zatímco u dalších 20 % řídicích letového provozu se předpokládá předčasný odchod do důchodu ve čtvrtém referenčním období.
- (32) Společnost skeyes má v plánu nábor a výcvik nových řídicích letového provozu s cílem nahradit plánované odchody do důchodu a zajistit kapacitu odpovídající předpokládané poptávce po provozu. Podle návrhu plánu výkonnosti vzniknou společnosti skeyes v tomto ohledu dodatečné náklady přidělené na nákladový základ traťových navigačních služeb na celé referenční období, včetně nákladů souvisejících s režimem předčasného odchodu do důchodu DISPO.

- (33) Kromě toho se v návrhu plánu výkonnosti uvádí, že společnost skeyes má v úmyslu nahradit svůj systém uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) jednotným, integrovaným a harmonizovaným systémem uspořádání vzdušného prostoru se společností MUAC a belgickým ministerstvem obrany, což se považuje za zásadní pro podporu začlenění civilních a vojenských služeb ATM a pro zvýšení kapacity a provozní efektivity.
- (34) Pokud jde o společnost MUAC, odkazují Belgie a Lucembursko na kolektivní smlouvu uzavřenou v roce 2019, jejímž cílem je v zásadě zvýšit dostupnost řídicích letového provozu s cílem zmírnit rozdíl mezi dostupností zaměstnanců a poptávkou po provozu. Ustanovení o pružnosti začleněná do dohody jsou doprovázena zvýšením platových stupnic o téměř 11 %, což má dopad na nákladový základ během celého referenčního období.
- (35) Uvádí se také, že společnosti MUAC vzniknou v průběhu třetího referenčního období dodatečné náklady ve vztahu ke konkrétním zlepšením jejího analytického procesu po ukončení provozu a souvisejících nástrojů, jejichž cílem je dále optimalizovat plánování každodenního provozu.
- (36) Komise zjistila, že odchylky uvedené ve 26. bodě odůvodnění nelze přičíst výlučně dodatečným nákladům spojeným s opatřeními týkajícími se kapacity, včetně nákladů souvisejících s náborem a školením nových řídicích letového provozu a nákladů na významné investice související s kapacitou. Komise proto dospěla k závěru, že ohlášené odchylky od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, pokud jde o Belgii a Lucembursko, jsou příliš významné na to, aby je bylo možné přičíst výhradně ohlášeným opatřením k dosažení místních cílů v oblasti kapacity.
- (37) Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Belgie a Lucemburska splněno.
- (38) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Belgie a Lucembursko nepředložily v návrhu plánu výkonnosti 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 není v případě Belgie a Lucemburska splněno.
- (39) Co se týče prvků pro přezkum stanovených v bodě 2.1 písm. d) podbodě vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že pro účely rozdělení stanovených nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přiblížovací služby pro třetí referenční období byla v případě Belgie zavedena revidovaná metodika přidělování nákladů. Navrhované změny se týkají přidělení nákladů na přiblížovací služby řízení, které vznikly společnosti skeyes, a přidělení nákladů souvisejících s náklady vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Komise konstatuje, že navrhované změny vedou zejména k tomu, že náklady na přiblížovací služby řízení budou zcela přiděleny oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb.
- (40) Komise má pochybnosti o souladu změny v metodice přidělování nákladů uvedené v 93. bodě odůvodnění s požadavky stanovenými v čl. 15 odst. 2 písm. e) nařízení (ES) č. 550/2004 a v čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise dále přezkoumá související prvky ve fázi posuzování revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC s ohledem na dotčeného poskytovatele letových navigačních služeb.
- (41) Na základě zjištění uvedených ve (21). až (40). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku, mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přiblížovacích služeb – Belgie

- (42) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Belgie v oblasti efektivity nákladů letištních a přiblížovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

- (43) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby belgické oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +6,3 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než belgický vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +5,7 %.
- (44) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro belgickou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +6,3 % v průběhu třetího referenčního období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši +0,5 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.
- (45) Za třetí, při porovnávání návrhů vnitrostátních cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť pro třetí referenční období Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady pro letiště Brusel se odhadují na mnohem více, než činí medián stanovených jednotkových nákladů příslušné srovnávací skupiny.
- (46) Komise se proto domnívá, že Belgie by s ohledem na výše uvedené připomínky měla dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by měla návrh cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise, pokud jde o návrh cílů v oblasti kapacity – blok FABEC

- (47) Co se týče prvků pro přezkum stanovených v bodě 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že návrh systému pobídek pro kapacitu traťových navigačních služeb předložený v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zahrnuje maximální finanční výhodu rovnající se maximální finanční nevýhodě, přičemž obojí činí 0,5 % stanovených nákladů.
- (48) Na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti má Komise vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,5 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (49) Co se týče systémů pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržených pro oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v Belgii, Francii a Nizozemsku, má Komise pochybnosti, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které pro všechny tyto systémy pobídek činí 0,5 % stanovených nákladů, měly podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (50) Co se týče systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navrženého pro oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v Lucembursku, má Komise pochybnosti, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,25 % stanovených nákladů, měla podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (51) Belgie, Francie, Německo, Lucembursko a Nizozemsko by proto v souvislosti s návrhem plánu výkonnosti předloženým blokem FABEC měly revidovat své návrhy systémů pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb tak, aby byly maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.
- (52) Kromě toho by Belgie, Francie, Lucembursko a Nizozemsko měly v souvislosti s návrhem plánu výkonnosti předloženým blokem FABEC revidovat své návrhy systémů pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb tak, aby maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek byly stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘECKA

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

- (53) Navržené cíle v oblasti kapacity předložené Řeckem, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období stanovené v operačním plánu sítě ze září 2021 jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Řeckem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenční hodnoty pro Řecko, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komise podotýká, že navržené cíle v oblasti kapacity předložené Řeckem pro kalendářní roky 2021 až 2024 jsou vyšší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty stanovené v operačním plánu sítě ze září 2021. V tomto ohledu je největší odchylka návrhu cílů v oblasti kapacity od odpovídajících vnitrostátních referenčních hodnot pozorována pro kalendářní rok 2021.
- (55) Komise konstatuje, že opatření k rozšíření kapacity uvedená v návrhu plánu výkonnosti zahrnují pouze část opatření, která byla stanovena v operačním plánu sítě ze září 2021. Tato opatření zahrnují významné investice do modernizace infrastruktury ATM, nábor celkem 70 řídicích letového provozu oblastního střediska řízení na plný pracovní úvazek v průběhu kalendářního roku 2022, jakož i opatření k restrukturalizaci vzdušného prostoru.
- (56) Komise však podotýká, že do návrhu plánu výkonnosti předloženého Řeckem není zahrnuto několik příslušných opatření k rozšíření kapacity, která jsou obsažena v operačním plánu sítě ze září 2021, což může vést k nedostatku kapacity v kalendářních letech 2023 a 2024. Na základě informací předložených Řeckem rovněž není jasné, jak se od kalendářního roku 2022 podaří zvládat významný nárůst počtu řídicích letového provozu a následnou profesní přípravu na pracovišti při současném uspokojení rostoucí poptávky po kapacitě.
- (57) Vzhledem k tomu, že navržené cíle Řecka v oblasti kapacity jsou v letech 2021–2024 vyšší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty, s ohledem na bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317 se zdá, že navrhovaná opatření nebudou dostatečná pro uspokojení očekávané poptávky po provozu, zejména s ohledem na očekávaný růst provozu ke konci třetího referenčního období v rámci obnovy letového provozu po dopadu pandemie COVID-19.
- (58) Řecko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí, že cíle pro kalendářní roky 2021–2024 nemohly být stanoveny v souladu s referenčními hodnotami uvedenými v operačním plánu sítě ze září 2021 z důvodu optimističtějšího oživení letového provozu obsaženého v prognóze provozu služby STATFOR z října 2021. Řecko dále uvádí, že navržené cíle odrážejí tuto změnu předpokladů týkajících se provozu, a proto se odchylují od referenčních hodnot.
- (59) S ohledem na kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se však Komise domnívá, že informace a důkazy, které Řecko poskytlo ve svém návrhu plánu výkonnosti, včetně informací o příslušných místních okolnostech, neodůvodňují navržené významné odchylky cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb od odpovídajících referenčních hodnot.
- (60) Na základě zjištění uvedených v (53). až (59). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Řecka mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

- (61) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Řecka v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (62) Komise konkrétně zjistila, že při porovnávání návrhu vnitrostátních cílů na úrovni letišť s průměrným zpožděním při příletu z důvodů ATFM s výkonností podobných letišť se očekává, že letiště v Aténách bude mít vyšší zpoždění z důvodů ATFM, než se předpokládá pro podobná letiště.
- (63) Komise se proto domnívá, že Řecko by s ohledem na výše uvedené připomínky mělo dále odůvodnit cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb, nebo by mělo návrh cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby revidovat směrem dolů.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (64) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Řeckem jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) 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 v Řecku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +9,1 % v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (66) 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 v Řecku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,5 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.
- (67) 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 v Řecku ve výši 23,20 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 18,9 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 28,59 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise však konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Řecku by měly být dle plánů během třetího referenčního období vyšší než průměr srovnávací skupiny, přičemž v kalendářním roce 2024 bude zaznamenán rozdíl ve výši +8,7 %.
- (68) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (69) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti Řecka, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně 54 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí 31 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017.

- (70) Řecko v návrhu plánu výkonnosti uvádí, že se v průběhu třetího referenčního období počítá s významným nárůstem počtu řídicích letového provozu v aténské oblasti středisku řízení, což v roce 2024 ve srovnání s rokem 2019 bude představovat celkem 71 dalších ekvivalentů plného pracovního úvazku. Kromě toho se plánuje, že ke konci referenčního období bude realizováno několik významných investic do systémů ATM a systémů dohledu, s významným dopadem na náklady od roku 2022. Řecko v návrhu plánu výkonnosti uvádí, že související náklady na odpisy byly započteny do částek, které byly ve druhém referenčním období přeučtovány v souvislosti s opožděnými investicemi do stálých aktiv.
- (71) Komise konstatuje, že doporučení, které obdržela od orgánu pro kontrolu výkonnosti, poukazuje na nejasnosti a nesrovnalosti, pokud jde o celkový soubor opatření předložených Řeckem v souvislosti s prováděním jeho místních cílů v oblasti kapacity, což vede orgán pro kontrolu výkonnosti k otázce, zda budou tato opatření účinně prováděna a zda tedy budou mít očekávaný dopad. Je rovněž třeba poznamenat, že Řecko ve svém návrhu plánu výkonnosti neupřesnilo ani nekvantifikovalo dodatečné náklady související se školením a nábořem nových řídicích letového provozu. Vzhledem k tomu, že nejsou k dispozici žádné odůvodněné informace o těchto nákladech, Komise odhaduje, že obě odchylky uvedené v 69. bodě odůvodnění jsou příliš významné na to, aby je bylo možné přičíst výlučně opatřením k dosažení místních cílů v oblasti kapacity.
- (72) Kromě toho je třeba poznamenat, že z důvodů uvedených v 53. až 59. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí bylo shledáno, že návrhy cílů v oblasti kapacity stanovené Řeckem nejsou v souladu s odpovídajícími cíli pro celou Unii. Při absenci cílů v oblasti kapacity, u nichž bylo shledáno, že jsou v souladu, se Komise domnívá, že v této fázi není v případě Řecka možné dokončit posouzení kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, neboť plánovaná opatření požadovaná pro dosažení cílů v oblasti kapacity mohou být v souvislosti s požadovanou revizí cílů v oblasti kapacity změněna.
- (73) Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Řecka splněno.
- (74) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Řecko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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 není v případě Řecka splněno.
- (75) Kromě toho přezkum klíčových faktorů a parametrů uvedených v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, na němž jsou založeny návrhy výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyústil v tato zjištění týkající se navrhovaného nákladového základu pro třetí referenční období v Řecku.
- (76) Komise konstatuje, že stanovené náklady související s pátráním a záchranou byly v Řecku poprvé přidány do nákladového základu traťových navigačních služeb v třetím referenčním období. Tyto náklady vedou ke značnému zvýšení stanovených nákladů na traťové navigační služby a dosahují přibližně 9 % nákladového základu traťových navigačních služeb z roku 2020 a přibližně 5 % celkového nákladového základu traťových navigačních služeb pro rok 2024. Řecko by mělo ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti poskytnout další odůvodnění, pokud jde o způsobnost a přiměřenost souvisejících stanovených nákladů a jejich rozdělení mezi traťové navigační služby a letištní a přiblížovací služby, jakož i mezi letové navigační služby a další příslušná odvětví.
- (77) Komise dále bere na vědomí zřízení nového vnitrostátního dozorového orgánu, který je organizačně oddělený od poskytovatele letových navigačních služeb, což je spojeno se zvýšením nákladů na dozor. S ohledem na rozsah souvisejících dodatečných nákladů by Řecko mělo ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti dále vysvětlit související nákladové faktory a předpoklady.
- (78) Na základě zjištění uvedených v 64. až 77. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Řecka mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

- (79) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Řecka v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (80) Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro řeckou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +6,8 % v průběhu třetího referenčního období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši -3,9 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.
- (81) Komise se proto domnívá, že Řecko by s ohledem na výše uvedené připomínky mělo dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by mělo návrh cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise, pokud jde o návrh cílů v oblasti kapacity

- (82) Co se týče prvků pro přezkum stanovených v bodě 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro kapacitu traťových navigačních služeb, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb předložený v návrhu plánu výkonnosti Řecka představují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů na traťové navigační služby a 0,60 % stanovených nákladů na letištní a přibližovací služby a maximální finanční výhodu ve výši 0,10 % stanovených nákladů na traťové navigační služby a 0,30 % stanovených nákladů na letištní a přibližovací služby.
- (83) Pokud jde o tyto systémy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,50 % stanovených nákladů na traťové navigační služby a 0,60 % stanovených nákladů na letištní a přibližovací služby, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (84) Řecko by proto mělo revidovat své návrhy systémů pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby byly maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE KYPRU

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

- (85) Navržené cíle v oblasti kapacity předložené Kypru vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období stanovené v operačním plánu sítě ze září 2021 jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Kypru a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenční hodnoty pro Kypr, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komise podotýká, že navržené cíle v oblasti kapacity předložené Kypru pro kalendářní roky 2021 až 2024 jsou vyšší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty stanovené v operačním plánu sítě ze září 2021. V tomto ohledu je největší odchylka návrhů cílů v oblasti kapacity od odpovídajících vnitrostátních referenčních hodnot pozorována pro rok 2024 a poté následují cíle na roky 2023 a 2022.

- (87) Komise konstatuje, že opatření k rozšíření kapacity uvedená v návrhu plánu výkonnosti zahrnují některá z opatření, která byla stanovena v operačním plánu sítě ze září 2021. Tato opatření zahrnují zvýšení počtu pracovníků poskytovatelů letových provozních služeb, významné investice do modernizace infrastruktury ATM a také opatření k restrukturalizaci vzdušného prostoru. Pokud jde o personální obsazení, počet řídicích letového provozu ve službě v oblastním středisku řízení v Nikósii se má podle plánu v průběhu třetího referenčního období zvýšit o 22 ekvivalentů plného pracovního úvazku.
- (88) Komise však podotýká, že do návrhu plánu výkonnosti předloženého Kyprem není zahrnuto několik příslušných opatření k rozšíření kapacity, která jsou obsažena v operačním plánu sítě ze září 2021, konkrétně zdokonalení technik uspořádání toku a kapacity letového provozu, přechod na nové oblastní středisko řízení a projekt provozní excelence.
- (89) Vzhledem k tomu, že navržené cíle Kypru v oblasti kapacity jsou v posledních třech kalendářních letech třetího referenčního období vyšší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty, s ohledem na bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317 se zdá, že navrhovaná opatření nebudou dostatečná pro uspokojení očekávané poptávky po provozu, zejména s ohledem na očekávaný růst provozu během třetího referenčního období.
- (90) Kypr ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí, že ambicióznější cíle nemohly být stanoveny z důvodu opatření ke snížení nákladů k dosažení cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, jakož i z důvodu měnící se geopolitické situace, která významně ovlivňuje poskytování letových navigačních služeb.
- (91) S ohledem na kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se však Komise domnívá, že informace a důkazy, které Kypr poskytl ve svém návrhu plánu výkonnosti, včetně informací o příslušných místních okolnostech, neodůvodňují navržené významné odchylky cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb od odpovídajících referenčních hodnot.
- (92) Na základě zjištění uvedených v 85. až 91. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Kypru mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (93) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Kyprem jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Kypru	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Co týče kritéria stanoveného 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 Kypru na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +4,9 % v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (95) 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 Kypru na úrovni oblastí zpoplatnění ve výši –0,2 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.
- (96) 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 Kypru výši 26,61 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 4,7 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 27,91 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise však konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby na Kypru budou v roce 2024 o 6,0 % vyšší než průměr srovnávací skupiny.

- (97) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (98) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti Kypru, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně 10 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně 6 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (99) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Kypr ve svém návrhu plánu výkonnosti uvedl, že odchylky v nákladech od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou způsobeny opatřeními nezbytnými k dosažení cílů v oblasti kapacity, včetně zvýšení počtu zaměstnanců a modernizace stávajícího systému ATM, jejichž cílem je umožnit provoz dalších odvětví řízení letového provozu. V návrhu plánu výkonnosti se uvádí, že se očekává, že další řídicí letového provozu začnou pracovat během třetího referenčního období, přičemž celkový počet řídicích letového provozu v provozu má v roce 2024 dosáhnout 100 ekvivalentů plného pracovního úvazku, což je nárůst oproti 73 ekvivalentům plného pracovního úvazku v roce 2019. Komise však konstatuje, že Kypr ve svém návrhu plánu výkonnosti nekvantifikoval očekávaný dopad předložených opatření na náklady související s dosažením místních cílů v oblasti kapacity.
- (100) Je třeba poznamenat, že z důvodů uvedených v 85. až 91. bodě odůvodnění bylo shledáno, že návrhy cílů v oblasti kapacity stanovené Kyprem nejsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii. Při absenci cílů v oblasti kapacity, u nichž bylo shledáno, že jsou v souladu, se Komise domnívá, že v této fázi není v případě Kypru možné dokončit posouzení kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, neboť plánovaná opatření požadovaná pro dosažení cílů v oblasti kapacity mohou být v souvislosti s požadovanou revizí cílů v oblasti kapacity změněna.
- (101) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, je třeba uvést, že Kypr ve svých návrzích plánů výkonnosti odkazuje na plánované restrukturalizační opatření sestávající ze zřízení nového korporátního subjektu pro poskytování letových navigačních služeb na Kypru. Kypr poukazuje na to, že v souvislosti s tímto opatřením předpokládá náklady na restrukturalizaci, ale rovněž zdůrazňuje, že odhad těchto nákladů nebyl v době vypracování návrhu plánu výkonnosti možný. Návrh plánu výkonnosti proto neobsahuje žádné odůvodnění ani podrobnosti, které by Komisi umožnily posoudit použitelnost kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii), pokud jde o oznámené opatření. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) proto není v případě Kypru splněno.
- (102) Na základě zjištění uvedených v 93. až 101. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Kypru mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE LOTYŠSKA

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (103) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Lotyšskem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) 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 v Lotyšsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +3,3 % ročně v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (105) 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 v Lotyšsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši -0,4 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %.
- (106) 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 v Lotyšsku ve výši 23,61 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 17,2 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 28,51 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Lotyšsku pro rok 2024 budou i nadále o 15 % nižší než průměr srovnávací skupiny.
- (107) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (108) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně dva miliony EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně dva miliony EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (109) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Lotyšsko v návrhu plánu výkonnosti uvádí určitá opatření přijatá poskytovatelem letových navigačních služeb (LGS) pro účely dosažení místních cílů v oblasti kapacity.
- (110) Komise podotýká, že v návaznosti na provádění opatření ke snížení nákladů v letech 2020 a 2021 má společnost LGS v úmyslu zvýšit své náklady na zaměstnance a odpisy ve zbývajících letech třetího referenčního období s cílem zohlednit obnovu provozu očekávanou v letech 2022 až 2024 a zmírnit zvýšenou pracovní zátěž způsobenou přeměrováním kolem vzdušného prostoru Běloruska.
- (111) Co se týče personálních opatření, Komise konstatuje, že společnost LGS plánuje zvýšit počet pracujících řídicích letového provozu traťových navigačních služeb během třetího referenčního období o devět ekvivalentů plného pracovního úvazku v letech 2020–2021 a o jeden v letech 2022–2024. Bere se na vědomí, že poskytovatel letových navigačních služeb zavedl tento program výcviku řídicích letového provozu před pandemií s cílem zohlednit předpokládaný nárůst provozu a zabránit budoucím zpožděním na trati z důvodů ATFM, k nimž došlo například ve druhém referenčním období.
- (112) Co se týče zásad odměňování, Komise konstatuje, že od roku 2022 společnost LGS plánuje obnovit některé své závazky vůči zaměstnancům, včetně dohodnutého 8 % zvýšení hrubého platu, které bylo během krize dočasně pozastaveno. Kromě toho Lotyšsko očekává další zvýšení platů v důsledku všeobecného růstu vnitrostátní průměrné mzdy.
- (113) Co se týče plánovaných investic do stálých aktiv, Komise konstatuje, že společnost LGS plánuje ve třetím referenčním období obnovit různé investiční projekty v závislosti na finanční výkonnosti společnosti LGS a na skutečném oživení provozu. Komise podotýká, že se očekává, že se náklady na odpisy u čtyř „nových velkých investic“ a „dalších nových investic“ vykázaných společností LGS v roce 2023 výrazně zvýší. Příspěvek těchto investic k budoucímu poskytování kapacity však není v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska doložen.
- (114) Komise uznává, že zaměstnávání dalších řídicích letového provozu a obnovení investic do stálých aktiv, které zvyšují kapacitu, by mohly být pádným důvodem pro odchýlení se od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii s cílem zajistit nezbytnou dlouhodobou kapacitu. Na základě informací obsažených v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska však Komise nemohla stanovit, že by uvedené zvýšení platů zaměstnanců bylo nezbytným a přiměřeným opatřením pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity a že by se mohlo uplatnit jako odůvodnění odchylky od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.

- (115) Kromě toho Komise na základě posouzení orgánu pro kontrolu výkonnosti zjistila, že kapitálové náklady navržené Lotyšskem vykazují anomálii, pokud jde o plánovanou návratnost vlastního kapitálu, která nebyla stanovena na úrovni odpovídající finančnímu riziku poskytovatele letových navigačních služeb. To v průběhu třetího referenčního období vede ke kapitálovým nákladům, které jsou přibližně o 1,5 milionu EUR vyšší než finanční riziko vzniklé v důsledku mechanismu rizika provozu. Toto překročení nelze odůvodnit s ohledem na dosažení cílů v oblasti kapacity.
- (116) Komise se proto domnívá, že Lotyšsko dostatečně neprokázalo, že odchylky uvedené ve 108. bodě odůvodnění lze přičíst výlučně dodatečným stanoveným nákladům souvisejícím s opatřeními nezbytnými k dosažení místních výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Lotyšska splněno.
- (117) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Lotyšsko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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 není v případě Lotyšska splněno.
- (118) Kromě toho přezkum klíčových faktorů a parametrů uvedených v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, na němž jsou založeny návrhy výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyústil v tato zjištění týkající se základních hodnot a důchodových nákladů v letech 2014 a 2019.
- (119) Za prvé, Komise konstatuje, že od roku 2020 Lotyšsko přiděluje část svého nákladového základu letové informační oblasti Vilnius (dále jen „FIR Vilnius“), která odpovídá nákladům na ATM a na komunikační, navigační a přehledové služby (CNS) poskytované na trase NINTA–ADAXA. Návrh plánu výkonnosti Lotyšska však uvádí základní hodnoty, které se rovnají skutečným nákladům na rok 2014 a 2019, aniž by byly odečteny náklady související s trasou NINTA–ADAXA. Na základě doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že úpravy základních hodnot nákladů a provozu Lotyšska v letech 2014 a 2019 jsou nezbytné k tomu, aby byly tyto hodnoty srovnatelné se stanovenými náklady ve třetím referenčním období a aby bylo možné přesně posoudit cíle Lotyšska v oblasti efektivity nákladů ve třetím referenčním období.
- (120) Za druhé, na základě doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že Lotyšsko by mělo navrhované stanovené náklady přehodnotit nebo lépe odůvodnit s ohledem na důchody, neboť poměrný podíl těchto nákladů se v poměru k celkovému nákladovému základu jeví jako mimořádně vysoký.
- (121) Na základě zjištění uvedených ve 103. až 120. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE MALTY

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (122) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Maltou pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Maltě	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) 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 Maltě na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,0 % ročně v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (124) 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 Maltě na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,6 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %.
- (125) 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 Maltě ve výši 22,98 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 19,7 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 28,64 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby na Maltě pro rok 2024 budou i nadále o 22,1 % nižší než průměr srovnávací skupiny.
- (126) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (127) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti Malty, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně jeden milion EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně 5,8 milionu EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (128) Co se týče kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Malta v návrhu plánu výkonnosti představila určitá opatření a investice související s dosažením cílů v oblasti kapacity.
- (129) Komise zejména podotýká, že do roku 2024 společnost MATSA plánuje zaměstnat čtyři technické odborníky jako pracovníky v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu a pět řídících letového provozu. Noví řídící letového provozu však začnou s kvalifikací Tower, a proto se předpokládá, že související náklady na zaměstnance budou zpočátku většinou přidělovány letištním a přibližovacím službám. Komise rovněž podotýká, že od roku 2023 společnost MATSA plánuje zvýšit platy zaměstnanců po dvouletém zmrazení mezd, které bylo kolektivně dohodnuto s jejími zaměstnanci s cílem ušetřit náklady během pandemie.
- (130) Komise konstatuje, že společnost MATSA plánuje zvýšit další provozní náklady za účelem zlepšení odborné způsobilosti zaměstnanců a poskytování školení, aby bylo možné zajistit budoucí kapacitu. Komise rovněž podotýká, že společnost MATSA uvádí, že vyšší pojistné a inflace jsou další klíčovou hnací silou dalších provozních nákladů.
- (131) Orgán pro kontrolu výkonnosti uvádí, že společnost MATSA v průběhu třetího referenčního období plánuje výrazně zvýšit své náklady na odpisy. Komise však neobdržela žádné důkazy o tom, že zvýšení nákladů na odpisy lze odůvodnit opatřeními týkajícími se kapacity, jelikož návrh plánu výkonnosti Malty neobsahuje žádné podrobnosti o příspěvku nových investic plánovaných na třetí referenční období ke kapacitě.
- (132) Komise se domnívá, že zvýšení počtu pracovníků poskytovatele letových navigačních služeb s cílem zohlednit očekávanou budoucí kapacitu by mohlo být v případě Malty platným důvodem pro odchylku podle bodu 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Vzhledem k nedostatečným informacím v návrhu plánu výkonnosti však Komise nebyla schopna určit, zda jsou oznámené zvýšení platů zaměstnanců a plánované investice do stálých aktiv nezbytné a přiměřené s ohledem na dosažení místních cílů v oblasti kapacity, a mohla by se proto použít k odůvodnění odchylky od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.
- (133) Komise se proto domnívá, že Malta dostatečně neprokázala, že odchylky uvedené ve 128. až 132. bodě odůvodnění lze přičíst výlučně dodatečným stanoveným nákladům souvisejícím s opatřeními nezbytnými k dosažení místních výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Malty splněno.

- (134) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Malta nepředložila v návrhu plánu výkonnosti 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 není v případě Malty splněno.
- (135) Na základě zjištění uvedených ve 122. až 134. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Malty mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

- (136) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Malty v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (137) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby maltské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +4,3 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než maltský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,0 %.
- (138) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro maltskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +4,3 % v průběhu třetího referenčního období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši +0,6 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.
- (139) Komise se proto domnívá, že Malta by s ohledem na výše uvedené připomínky měla dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by měla návrh cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období revidovat směrem dolů.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE RUMUNSKA

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (140) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Rumunskem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rumunsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) 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 v Rumunsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,9 % ročně v průběhu třetího referenčního období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (142) 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 v Rumunsku na úrovni oblastí zpoplatnění ve výši +0,6 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.
- (143) 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 v Rumunsku ve výši 34,03 EUR v reálných cenách roku 2017 je o 14,6 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 39,84 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Rumunsku pro rok 2024 budou i nadále o 9,0 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

- (144) Dále je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (145) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii v rámci třetího referenčního období, činí přibližně 15 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně 32 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (146) Co se týče kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Rumunsko v návrhu plánu výkonnosti odkazuje na dodatečné stanovené náklady vzniklé v průběhu třetího referenčního období poskytovateli traťových navigačních služeb, konkrétně společnosti ROMATSA, za účelem provádění opatření k dosažení místních cílů v oblasti kapacity. Opatření, na která se Rumunsko odvolává, se týkají především nákladů na zaměstnance a školení a po nich následují investiční náklady.
- (147) Komise podotýká, že společnost ROMATSA má v úmyslu vynaložit dodatečné náklady na zaměstnance a další provozní náklady s cílem zaměstnat a vyškolit nové řídící letového provozu traťových navigačních služeb. Rumunsko odůvodňuje navrhovaný plán nábory a školení s cílem nahradit velkou vlnu plánovaných odchodů do důchodu, které mají dosáhnout vrcholu ve čtvrtém referenčním období. Rumunsko poukazuje na to, že plán by měl začít již ve třetím referenčním období, neboť výcvik plně způsobilého řídicího letového provozu trvá tři až pět let. Orgán pro kontrolu výkonnosti však zjistil, že úroveň nákladů spojených s plánem nábory by měla být s ohledem na jejich vysokou úroveň dále odůvodněna. Na základě doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že společnost ROMATSA by měla zejména poskytnout další vysvětlení ohledně toho, jak byly vypočítány náklady na zaměstnance a výcvik na každý ekvivalent plného pracovního úvazku.
- (148) Co se týče investičních nákladů, Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti Rumunska nastiňuje potřebu vynaložit dodatečné náklady na odpisy a kapitálové náklady za účelem realizace těchto projektů: 1. krok 1. fáze systému ATM (která byla zahájena ve druhém referenčním období a odepisuje se od roku 2020) a 1. krok 2. fáze (která byla zahájena ve druhém referenčním období a odepisuje se od roku 2022), nástroj pro posouzení složitosti dopravy, který má být zaveden v roce 2024, a smlouva o poskytování služeb datového spojení.
- (149) Pokud jde o náklady na systém ATM, orgán pro kontrolu výkonnosti ve své monitorovací zprávě za druhé referenční období zjistil, že kapitálové výdaje pro 1. krok 2. fáze plánované pro druhé referenční období nebyly realizovány během celého referenčního období a že celkové skutečné investiční náklady byly podstatně nižší než náklady stanovené v plánu výkonnosti za druhé referenční období. Celkově orgán pro kontrolu výkonnosti vypočítal, že ve druhém referenčním období uživatelé vzdušného prostoru poskytli financování ve výši 32,5 milionu EUR na investice, které nebyly uskutečněny, a není známo, zda tato částka bude uživatelům vzdušného prostoru vrácena. Orgán pro kontrolu výkonnosti dospěl k závěru, že dodatečné náklady, na které se Rumunsko odvolává jako na odchylku k dosažení svých místních cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb v rámci třetího referenčního období, proto nejsou odůvodněné.
- (150) Je třeba poznamenat, že Komise na základě posouzení orgánu pro kontrolu výkonnosti zjistila, že kapitálové náklady navržené Rumunskem nebyly stanoveny na úrovni odpovídající efektivním kapitálovým nákladům. To v průběhu třetího referenčního období vede ke kapitálovým nákladům, které jsou o 16 milionů EUR vyšší než finanční riziko vzniklé v důsledku mechanismu rizika provozu. Toto překročení nelze odůvodnit s ohledem na dosažení cílů v oblasti kapacity.
- (151) Vzhledem k úvahám uvedeným ve 146. až 150. bodě odůvodnění a s ohledem na doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti dospěla Komise k závěru, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 není v případě Rumunska splněno.
- (152) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Rumunsko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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 není v případě Rumunska splněno.

- (153) Na základě zjištění uvedených ve 140. až 152. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Rumunska mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

- (154) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Rumunska v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (155) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby rumunské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +4,3 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než rumunský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,9 %.
- (156) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro rumunskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +4,3 % v průběhu třetího referenčního období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši –3,1 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.
- (157) Komise se proto domnívá, že Rumunsko by s ohledem na výše uvedené připomínky mělo dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by mělo návrh cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise, pokud jde o návrh cílů v oblasti kapacity

- (158) Co se týče prvků pro přezkum stanovených v bodě 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že návrh systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržený v návrhu plánu výkonnosti Rumunska zahrnuje maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů.
- (159) Pokud jde o systém pobídek pro letištní a přibližovací služby a na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti má Komise vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,50 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (160) Rumunsko by proto mělo revidovat svůj návrh systému pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb tak, aby byla maximální finanční nevýhoda vyplývající z tohoto systému pobídek stanovena na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZJIŠTĚNÍ TÝKAJÍCÍ SE ŠVÉDSKA

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (161) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Švédskem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švédsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) 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 ve Švédsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,2 % ročně v průběhu třetího referenčního období předčí trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (163) 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 ve Švédsku na úrovni oblastí zpoplatnění ve výši +1,0 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %.
- (164) 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 ve Švédsku ve výši 58,87 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 31,6 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 44,74 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že tento rozdíl je ve třetím referenčním období ještě větší, neboť stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby ve Švédsku pro rok 2024 jsou o 41,8 % vyšší, než je průměr srovnávací skupiny.
- (165) Je třeba přezkoumat, zda lze výše uvedené odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy.
- (166) Komise konstatuje, že rozdíl odhadovaný orgánem pro kontrolu výkonnosti mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti Švédska, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii, činí přibližně 43 milionů EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (167) Co se týče kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti uvádí několik opatření souvisejících s dosažením místních cílů v oblasti kapacity.
- (168) Komise zejména konstatuje, že hlavní poskytovatel traťových navigačních služeb, konkrétně společnost LFV, má v plánu vyškolit nové řídicí letového provozu s cílem řešit nadcházející odchody do důchodu ve zbývajících letech třetího referenčního období. Švédsko hlásí během třetího referenčního období plánovaný čistý nárůst o čtrnáct řídicích letového provozu na plný úvazek v oblastním středisku řízení v Malmö a o čtrnáct řídicích letového provozu na plný úvazek v oblastním středisku řízení ve Stockholmu. Komise však konstatuje, že Švédsko ve svém návrhu plánu výkonnosti nekvantifikovalo očekávaný dopad těchto opatření na náklady na zaměstnance.
- (169) Komise podotýká, že kromě nákladů na zaměstnance Švédsko uvádí, že největší novou významnou investicí společnosti LFV je „rozšíření služeb vzdálených řídicích věží“ ve Stockholmu a na čtyřech propojených letištích (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Stanovené náklady na „rozšíření služeb vzdálených řídicích věží“ činí 11 % celkových stanovených nákladů na investice v průběhu třetího referenčního období. Komise konstatuje, že obecně jsou vzdálené řídicí věže investicemi, které poskytují letové provozní služby na letištích, a proto by měly být v zásadě přidělovány především na letištní a přibližovací služby. Návrh plánu výkonnosti Švédska však přiděluje 75 % nákladů na „rozšíření služeb vzdálených řídicích věží“ na traťové navigační služby bez odůvodnění zeměpisného rozsahu a povahy těchto služeb. Komise rovněž podotýká, že uživatelé vzdušného prostoru během konzultací zpochybnili ekonomický význam této investice. Komise se domnívá, že Švédsko by mělo revidovat nebo dále odůvodnit ekonomický význam a rozdělení nákladů na tuto investici a mělo by se zabývat obavami, které vyjádřili uživatelé vzdušného prostoru.
- (170) Komise poznamenává, že další nové investice, které Švédsko plánuje, činí 33 % celkových stanovených nákladů na investice v průběhu třetího referenčního období. Návrh plánu výkonnosti Švédska uvádí, že další nové investice sestávají z nahrazení anebo modernizace komunikačních systémů, rádiových zařízení, navigačních prostředků, jakož i záložních a podpůrných systémů pro ATS. Komise však konstatuje, že návrh plánu výkonnosti Švédska neposkytuje informace o tom, jak každá z těchto dalších nových investic přispěje k dosažení místních cílů v oblasti kapacity.
- (171) S ohledem na úvahy uvedené ve 167. až 170. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Švédsko dostatečně neprokázalo, že odchylku uvedenou ve 166. bodě odůvodnění lze přičíst výlučně dodatečným stanoveným nákladům souvisejícím s opatřeními nezbytnými k dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Švédska splněno.

- (172) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že ve Švédsko nepředložilo v návrhu plánu výkonnosti 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 Švédska není splněno.
- (173) Kromě toho přezkum klíčových faktorů a parametrů uvedených v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, na němž jsou založeny návrhy výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyústil v tato zjištění týkající se výchozích nákladů, nákladů na kapitál a důchody v roce 2019.
- (174) Komise podotýká, že Švédsko navrhuje upravit základní hodnotu pro rok 2019 tak, aby zohledňovala zavedení tří nových letišť v systému poplatků za traťové navigační služby od roku 2020. Orgán pro kontrolu výkonnosti konstatuje, že většina této úpravy se týká letiště Scandinavian Mountain Airport, kde poskytovatel letových navigačních služeb SDATS poskytuje služby řízení letového provozu. V návrhu plánu výkonnosti se uvádí, že mnoho švédských letišť poskytuje traťové navigační služby. Švédsko uvádí, že umožnit letišťm poskytovat traťové a přibližovací služby je nákladově efektivnější, protože koncové řízení oblasti na švédských letištích jsou velké a zeměpisně vzdálené.
- (175) Návrh plánu výkonnosti Švédska uvádí, že zahrnutí tří nových letišť do systému traťových navigačních služeb nepřenáší povinnosti ani náklady mezi poskytovateli letových navigačních služeb, kteří jsou do systému již zahrnuti. Orgán pro kontrolu výkonnosti zjistil, že tato úprava není v návrhu plánu výkonnosti Švédska jasně vysvětlena.
- (176) Na základě doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že Švédsko by mělo přehodnotit navrhované částky, které mají být účtovány jako návratnost vlastního kapitálu v rámci kapitálových nákladů společnosti LFV. Orgán pro kontrolu výkonnosti odhaduje, že v průběhu třetího referenčního období jsou vykázané kapitálové náklady o 1,3 milionu EUR vyšší než efektivní kapitálové náklady. Konkrétně Komise a orgán pro kontrolu výkonnosti podotýkají, že rozsah nákladů na vlastní kapitál, které Švédsko navrhlo pro společnost LFV ve výši 0,7 %–1,9 %, jsou vyšší než náklady na vlastní kapitál ve výši 0,0 %, které pro společnost LFV povolila švédská vláda. Komise konstatuje, že navrhované kapitálové náklady společnosti LFV zahrnují návratnost vlastního kapitálu řady švédských letišť, která poskytují traťové navigační služby. Komise se domnívá, že Švédsko by mělo objasnit a odůvodnit zahrnutí těchto letišť do všech nákladových položek společnosti LFV, nebo odpovídajícím způsobem revidovat své podání.
- (177) Na základě doporučení orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že Švédsko by mělo přehodnotit navrhované náklady na důchody. Orgán pro kontrolu výkonnosti zjistil, že průměrný podíl nákladů na důchody společnosti LFV v průběhu třetího referenčního období je výrazně vyšší než průměr v celé Unii. Komise rovněž zjistila, že příspěvky spojené s veřejným důchodovým systémem jsou zahrnuty v nákladech na zaměstnance jako náklady na sociální zabezpečení, a nikoli v nákladech na důchody, které jsou ve výkazních tabulkách uvedeny odděleně. Orgán pro kontrolu výkonnosti uvádí, že náklady na důchody jsou rovněž zaznamenávány v nákladech na kapitál, jelikož nesplacené pohledávky související s náklady na důchody z předchozích referenčních období jsou zahrnuty do základu aktiv. Orgán pro kontrolu výkonnosti dospěl k závěru, že nedostatečná transparentnost v předpokladech dávkově definovaných systémů by se mohla stát problémem pro ověření osvobozených nákladů ve třetím referenčním období. Komise se domnívá, že Švédsko by mělo náklady na důchody vykazovat transparentně v samostatné položce nákladů na důchody ve výkazních tabulkách.
- (178) Na základě zjištění uvedených ve 161. až 177. bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti Švédska mělo být shledáno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

- (179) Komise má obavy, pokud jde o návrh výkonnostních cílů Švédska v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (180) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby na třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby švédské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +0,9 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než švédský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,2 %.

- (181) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro švédskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +0,9 % v průběhu třetího referenčního období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši -5,8 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.
- (182) Za třetí, při porovnávání návrhů vnitrostátních cílů pro trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť pro třetí referenční období Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady pro letiště Stockholm Arlanda se odhadují na více, než činí medián stanovených jednotkových nákladů příslušné srovnávací skupiny.
- (183) Komise se proto domnívá, že Švédsko by s ohledem na výše uvedené připomínky mělo dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by mělo návrh cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období revidovat směrem dolů.

ZÁVĚRY

- (184) Na základě posouzení uvedeného ve 21. až 183. bodě odůvodnění Komise zjistila, že návrhy vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložené Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kypr, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem obsahují určité výkonnostní cíle, které nejsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie.
- (185) V souladu s čl. 14 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají dotčené členské státy předložit Komisi své revidované návrhy plánů výkonnosti do tří měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí, přičemž zohlední doporučení předložená Komisí.
- (186) Belgie, Francie, Německo, Lucembursko a Nizozemsko, které společně se Švýcarskem vypracovaly a předložily návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, by měly společně předložit revidovaný návrh plánu výkonnosti pro blok FABEC, který by zohledňoval doporučení stanovená v tomto rozhodnutí.
- (187) Komise následně posoudí revidované návrhy plánů výkonnosti v celém rozsahu v souladu s postupem stanoveným v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 a v důsledku tohoto následného posouzení může Komise zaujmout jakékoli stanovisko k návrhům výkonnostních cílů a dalším prvkům plánů výkonnosti, vůči nimž v tomto rozhodnutí nebyly vzneseny žádné námitky.
- (188) Podle článku 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se mají cíle stanovené v nejnovější verzi návrhu plánu výkonnosti uplatňovat prozatímně, dokud Komise nepřijme rozhodnutí o souladu výkonnostních cílů nebo revidovaných výkonnostních cílů, po němž má dotčený členský stát nebo dotčené členské státy přijmout svůj konečný plán výkonnosti.
- (189) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, článek 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přiznává cílům obsaženým v konečném plánu výkonnosti zpětný účinek. V důsledku toho bude jakýkoli rozdíl v příjmech způsobený uplatněním jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočtených na základě návrhu plánu výkonnosti namísto jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočtených na základě konečného plánu výkonnosti vyrovnán následnými úpravami jednotkové sazby během třetího referenčního období, které jsou dále upraveny výjimečnými opatřeními pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím nařízení (EU) 2020/1627. Komise proto nebude vyvozovat závěry o souladu jednotkových sazeb v souladu s čl. 29 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 dříve, než budou přijaty příslušné konečné plány výkonnosti.
- (190) Komise konstatuje, že některé členské státy vyjádřily svůj záměr zahrnout do nákladových základů pro třetí referenční období nákladové položky týkající se detekce dronů na letištích. Z prvků obsažených v návrzích plánů výkonnosti nebylo možné přesně určit, do jaké míry členské státy tyto stanovené náklady zahrnuly do svých nákladových základů pro třetí referenční období a – pokud zahrnuty byly – do jaké míry jsou vynakládány v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb, a mohly by tak být považovány za způsobilé v rámci systému sledování výkonnosti a systému poplatků. Útvary Komise zaslaly všem členským státům *ad hoc* žádost o informace, aby shromáždily příslušné informace, a v souvislosti s ověřováním souladu jednotkových sazeb hlouběji prověřily vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(191) V reakci na vojenskou agresi vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, přijala Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie, vzlétnout z něj nebo přes něj přeletět. Tato opatření vedou ke snížení letového provozu ve vzdušném prostoru nad územím Unie. Dopad pro celou Unii by však neměl být srovnatelný se snížením letového provozu v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19 v březnu 2020. Je proto vhodné zachovat stávající opatření a postupy pro provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků ve třetím referenčním období. Při revizi svých místních výkonnostních cílů v rámci revidovaných návrhů plánů výkonnosti by členské státy, jimž je toto rozhodnutí určeno, měly náležitě zohlednit provozní a finanční dopady příslušných změn v provozu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kypr, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, které jsou uvedeny v příloze tohoto rozhodnutí, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Kypr a Řecko revidují směrem dolů své návrhy cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb, vyjádřené jako průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu v minutách na let

Dotčené členské státy se budou zabývat zjištěními odchylkami mezi předloženými návrhy cílů v oblasti kapacity a odpovídajícími referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě ze září 2021 pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 třetího referenčního období s cílem uspokojit předpokládanou poptávku po provozu. Pokud operační plán sítě doporučuje konkrétní opatření ke zlepšení výkonnosti kapacity, zohlední se tato opatření při revizi výkonnostních cílů.

Článek 3

Belgie, Řecko, Kypr, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Rumunsko a Švédsko revidují směrem dolů návrhy cílů v oblasti efektivity nákladů stanovené pro jejich oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady.

Při revizi svých návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů všechny dotčené členské státy:

- a) zajistí, aby revidované cíle v oblasti efektivity nákladů byly v souladu jak s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, tak s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii;
- b) odpovídajícím způsobem sníží úroveň stanovených nákladů, alespoň pokud jde o kalendářní rok 2024;
- c) použijí nejnovější prognózy provozu vyjádřené ve výkonových jednotkách v souladu s čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Odchylně od písmene a), pokud Komise v tomto rozhodnutí zjistila, že základní hodnota příslušné oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, dotčený členský stát zajistí, aby revidované cíle v oblasti efektivity nákladů byly přinejmenším v souladu s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.

Pokud se členský stát ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti odvolává na odchylku podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, zajistí, aby tato odchylka byla podložena odpovídajícími informacemi a odůvodněním.

Článek 4

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

V Bruselu dne 13. dubna 2022

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené ve vnitrostátních plánech či plánech funkčních bloků vzdušného prostoru předložených podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

1. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI BLOKU FABEC

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI ŘECKA

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu v minutách na let

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Řeckem	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenční hodnoty pro Řecko	0,10	0,14	0,15	0,15

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Řecku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI KYPRU

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu v minutách na let

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Kyprem	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenční hodnoty pro Kypr	0,10	0,16	0,15	0,15

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Kypru	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI LOTYŠSKA

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Lotyšsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI MALTY

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Maltě	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI RUMUNSKA

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rumunsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. CÍLE OBSAŽENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI ŠVÉDSKA

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Švédsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR