Úřední věstník L 139

Evropské unie

Ročník 65

České vydání

Právní předpisy

18. května 2022

Obsah

II *Nelegislativní akty*

NAŘÍZENÍ

★ **Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/759 ze dne 14. prosince 2021, kterým se mění příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, pokud jde o metodiku výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení a dálkové chlazení** 1

★ **Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/760 ze dne 8. dubna 2022, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306, pokud jde o přechodná ustanovení pro potvrzení o kontrole vydávaná na Ukrajině** 13

★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/761 ze dne 13. května 2022, kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu („Agneau du Périgord“ (CHZO))** 15

ROZHODNUTÍ

★ **Rozhodnutí Rady (EU) 2022/762 ze dne 12. května 2022 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Výboru pro státní přístavní inspekci Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, pokud jde o členství Ruské federace v Pařížském memorandu o porozumění** 16

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/763 ze dne 21. prosince 2021 o státní podpoře SA.60165–2021/C (ex 2021/N), kterou Portugalsko zamýšlí provést ve prospěch společnosti TAP SGPS** *(oznámeno pod číslem C(2021)9941)* ([1]) 19

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/764 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Chorvatskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2284)* ([1]) 72

([1]) Text s významem pro EHP.

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu.

Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/765 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Finskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2285)* ([1]) 81

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/766 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2287)* ([1]) 89

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/767 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Portugalskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2288)* ([1]) 97

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/768 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovenskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2289)* ([1]) 107

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/769 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Litvou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2290)* ([1]) 116

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/770 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2291)* ([1]) 124

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/771 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2292)* ([1]) 133

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/772 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno C(2022) 2293)* ([1]) 143

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/773 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Itálií podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2294)* ([1]) 153

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/774 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2297)* ([1]) 162

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/775 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2298)* ([1]) 172

([1]) Text s významem pro EHP.

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/776 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Španělskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2300)* ([1]) 182

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/777 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovinskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2302)* ([1]) 191

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/778 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Bulharskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2303)* ([1]) 199

★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2022/779 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Polskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období** *(oznámeno pod číslem C(2022) 2304)* ([1]) 208

★ **Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/780 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Švýcarskem 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)2313)* ([1]) 218

([1]) Text s významem pro EHP.

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2022/759

ze dne 14. prosince 2021,

kterým se mění příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, pokud jde o metodiku výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení a dálkové chlazení

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 3 pátý pododstavec uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Příloha VII směrnice (EU) 2018/2001 poskytuje metodiku pro výpočet množství energie z obnovitelných zdrojů z tepelných čerpadel používaných k vytápění, neupravuje však způsob výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů z tepelných čerpadel používaných k chlazení. Neexistence metodiky v uvedené příloze pro výpočet energie z obnovitelných zdrojů z tepelných čerpadel používaných k chlazení brání odvětví chlazení přispívat k celkovému cíli Unie v oblasti energie z obnovitelných zdrojů stanovenému v článku 3 směrnice (EU) 2018/2001, což členským státům ztěžuje situaci, zvláště těm s vysokým podílem energie využívané pro chlazení na své spotřebě energie, aby splnily cíl pro vytápění a chlazení a cíle pro dálkové vytápění a chlazení podle článků 23 a 24 uvedené směrnice.

(2) Proto by měla být v příloze VII směrnice (EU) 2018/2001 představena metodika výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení, včetně dálkového chlazení. Taková metodika je nezbytná k zajištění toho, aby se podíl energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení vypočítával harmonizovaným způsobem ve všech členských státech a aby bylo umožněno spolehlivé srovnání všech systémů chlazení, pokud jde o jejich schopnost využívat pro chlazení energii z obnovitelných zdrojů.

(3) Metodika by měla zahrnovat minimální sezónní výkonnostní faktory (SPF) pro tepelná čerpadla pracující v opačném režimu v souladu s čl. 7 odst. 3 šestým pododstavcem směrnice (EU) 2018/2001. Vzhledem k tomu, že všechny aktivní systémy chlazení lze považovat za tepelná čerpadla pracující v opačném režimu, tzv. „režim chlazení“, měly by se na všechny systémy chlazení vztahovat minimální sezónní výkonnostní faktory. Je to nezbytné, neboť tepelná čerpadla odebírají teplo a přenášejí jej z jednoho místa na druhé. V případě chlazení odebírají tepelná čerpadla teplo z prostoru nebo procesu a odvádějí ho do okolí (vzduchu, vody nebo půdy). Odebírání tepla je podstatou chlazení a hlavní funkcí tepelného čerpadla. Vzhledem k tomu, že toto odebírání tepla je v rozporu s přirozeným tokem energie, který přechází od tepla ke chladu, vyžaduje takové odebírání tepla přísun energie do tepelného čerpadla, které funguje jako chladicí generátor.

(4) K povinnému zahrnutí minimálních sezónních výkonnostních faktorů do metodiky došlo z důvodu důležitosti energetické účinnosti pro stanovení přítomnosti a využití energie z obnovitelných zdrojů tepelnými čerpadly. Energie z obnovitelných zdrojů je v případě chlazení obnovitelným zdrojem chladu, který může zvýšit účinnost chladicího procesu a zvyšuje sezónní výkonnostní faktor chlazení. Vysoké sezónní výkonnostní faktory, ačkoli jsou ukazatelem energetické účinnosti, fungují zároveň jako zástupný ukazatel přítomnosti a využití obnovitelných zdrojů chladu pro chlazení.

([1]) Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82.

(5) Při chlazení funguje zdroj chladu jako tepelná jímka, neboť absorbuje teplo odebrané a odvedené tepelným čerpadlem mimo prostor nebo proces, který je třeba ochladit. Množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení závisí na účinnosti chladicího procesu a je ekvivalentní k množství tepla absorbovaného tepelnou jímkou. To v praxi představuje ekvivalent k množství chladicího výkonu dodávaného zdrojem chladu.

(6) Zdrojem chladu může být energie okolního prostředí nebo geotermální energie. Energie okolního prostředí je přítomná v okolním ovzduší (dříve známém jako aerotermální) a v okolní vodě (dříve známé jako hydrotermální), zatímco geotermální energie pochází ze země pod povrchem pevné země. Energie okolního prostředí a geotermální energie využitá pro chlazení prostřednictvím tepelných čerpadel a systémů dálkového chlazení by měla být zohledněna při výpočtu podílů energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie za předpokladu, že konečný výkon významně převyšuje primární energetický příkon potřebný k pohonu tepelných čerpadel. Tento požadavek stanovený v čl. 7 odst. 3 třetím pododstavci směrnice (EU) 2018/2001 by mohlo být možné splnit s přiměřeně vysokými sezónními výkonnostními faktory, jak je definováno v metodice.

(7) Vzhledem k rozmanitosti řešení chlazení je třeba definovat, která řešení chlazení by měla spadat do rozsahu metodiky a která by z ní měla být vyloučena. Chlazení prostřednictvím přirozeného toku tepelné energie bez zásahu chladicího zařízení je pasivní chlazení, a mělo by proto být vyloučeno z rozsahu výpočtu v souladu s čl. 7 odst. 3 čtvrtým pododstavcem směrnice (EU) 2018/2001.

(8) Snížení potřeby chlazení pomocí vhodného návrhu budovy, jako je izolace, zelená střecha, vegetační stěna a zastínění nebo zvýšení hmotnosti budovy, přestože je přínosné, lze považovat za pasivní chlazení a nemělo by proto být zahrnuto do rozsahu výpočtu energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení.

(9) Větrání (buď přirozené, nebo nucené), což je přivádění okolního vzduchu do prostoru s cílem zajistit vhodnou kvalitu vnitřního vzduchu, se považuje za pasivní chlazení, a nemělo by proto být zahrnuto do rozsahu výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů. Toto vyloučení by mělo být zachováno i v případě, kdy větrání vede k přivádění studeného okolního vzduchu a tím v některých obdobích roku snižuje dodávku chlazení; toto chlazení však není primární funkcí a větrání může také přispívat k ohřevu vzduchu v létě a tím i ke zvýšení zatížení při chlazení. Bez ohledu na to by tam, kde se ventilační vzduch používá jako teplonosné médium pro chlazení, měla být související dodávka chlazení, která může být poskytnuta buď zdrojem chlazení, nebo ze systému volného chlazení, považována za aktivní chlazení. V situacích, kdy se průtok ventilačního vzduchu zvýší nad rámec požadavků na větrání pro účely chlazení, by měla být dodávka chlazení díky tomuto dodatečnému proudění vzduchu součástí výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení.

(10) Komfortní ventilátory se skládají z ventilátoru a elektromotoru. Komfortní ventilátory pohybují vzduchem a poskytují letní komfort zvýšením rychlosti proudění vzduchu okolo lidského těla, čímž se navodí pocit chladu. Na rozdíl od větrání nedochází u komfortních ventilátorů k přivádění okolního vzduchu; komfortní ventilátory rozpohybovávají pouze vnitřní vzduch. V důsledku toho vnitřní vzduch neochlazují, nýbrž ohřívají (veškerá spotřebovaná elektřina se nakonec uvolní jako teplo v místnosti, kde se používá komfortní ventilátor). Komfortní ventilátory nejsou řešením chlazení, a proto by neměly spadat do rozsahu výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení.

(11) Energetický příkon do systému chlazení v dopravních prostředcích (jako jsou automobily, nákladní vozidla, lodě) je obecně dodáván prostřednictvím motoru vozidla. Využití energie z obnovitelných zdrojů při nestacionárním chlazení je součástí výpočtu, pokud jde o cíl týkající se energie z obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy podle čl. 7 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2018/2001, a proto by nemělo spadat do oblasti výpočtu energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení.

(12) Teplotní rozsah dodávky chlazení, ve kterém mohou obnovitelné zdroje chlazení zvyšovat a snižovat nebo nahradit spotřebu energie zdroje chlazení, se pohybuje mezi 0 °C a 30 °C. Tento teplotní rozsah je jedním z parametrů, které by měly být použity k prověření potenciálních částí chladicího procesu a využití, které mají být zahrnuty do rozsahu výpočtu energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení.

(13) Chlazení procesu s nízkou a velmi nízkou dodávanou teplotou chlazení má malý prostor k využití obnovitelných zdrojů chladu v nějaké významné míře a většinou se provádí pomocí elektricky poháněného procesu ochlazování. Hlavním způsobem, jak z chladicích zařízení vytvořit zařízení spotřebovávající energii z obnovitelných zdrojů, je přes jejich energetický příkon. Pokud je chladicí zařízení poháněné elektřinou vyrobenou z obnovitelných zdrojů, je již započítáno v podílech elektřiny z obnovitelných zdrojů podle směrnice (EU) 2018/2001. Potenciál zvýšení účinnosti je již pokryt rámcem EU pro ekodesign a označování. V důsledku toho by zahrnutí chladicího zařízení do rozsahu výpočtu energie z obnovitelných zdrojů pro chlazení nepřineslo žádnou výhodu.

(14) Pokud jde o vysokoteplotní chlazení procesu, všechny tepelné elektrárny, spalovací a další vysokoteplotní procesy nabízejí možnost zpětného získávání odpadního tepla. Pobídky k uvolňování vysokoteplotního odpadního tepla do životního prostředí bez rekuperace tepla prostřednictvím chlazení z obnovitelných zdrojů by byly v rozporu se zásadou „energetická účinnost v první řadě“ a s ochranou životního prostředí. Z tohoto hlediska teplotní limit 30 °C nestačí k rozlišení těchto procesů; v parní elektrárně může ve skutečnosti ke kondenzaci dojít i při teplotě 30 °C nebo nižší. Chladicí systém elektrárny může dodávat chlad při teplotě nižší než 30 °C.

(15) Aby se zajistilo, že rozsah použití bude jasně stanoven, měla by metodika zahrnovat seznam procesů, u kterých by mělo být prioritou získávání odpadního tepla nebo předcházení jeho vzniku namísto pobídek k využívání chlazení. Odvětví, ve kterých je prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady ([2]) 2012/27/EU podporováno předcházení vzniku odpadního tepla a jeho využívání, zahrnují elektrárny, včetně kombinované výroby tepla a elektřiny, a procesy produkující horké tekutiny ze spalování nebo z exotermické chemické reakce. Mezi další procesy, kde je důležité zamezení vzniku odpadního tepla a podpora jeho opětovného využívání, patří výroba cementu, železa a oceli, dále procesy v čistírnách odpadních vod, zařízeních informačních technologií (jako jsou datová centra), zařízeních pro přenos a distribuci energie, stejně jako v případě krematčních zařízení a dopravní infrastruktury, kde by chlazení nemělo být podporováno z důvodu snížení množství odpadního tepla, které při těchto procesech vzniká.

(16) Ústředním parametrem pro výpočty množství energie z obnovitelných zdrojů z tepelných čerpadel používaných k chlazení je sezónní výkonnostní faktor vypočítaný v primární energii, označovaný jako SPF_p. SPF_p je poměr vyjadřující účinnost systémů chlazení během chladící sezóny. Vypočítá se vydělením vyrobeného množství chladu energetickým příkonem. Vyšší faktor SPF_p je lepší, neboť při stejném energetickém příkonu se vyrobí více chladu.

(17) Pro výpočet množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení je nutné definovat podíl dodávky chlazení, který lze považovat za pocházející z obnovitelných zdrojů. Tento podíl se označuje jako s_{SPFp}. s_{SPFp} je funkcí dolní a horní prahové hodnoty SPF_p. Metodika by měla stanovit dolní prahovou hodnotu SPF_p, pod kterou je hodnota energie z obnovitelných zdrojů ze systému chlazení nulová. Metodika také stanoví horní prahovou hodnotu SPF_p, nad níž se celá dodávka chlazení vyrobená systémem chlazení počítá jako dodávka z obnovitelného zdroje. Progresivní metoda výpočtu umožňuje vypočítat lineárně rostoucí část dodávky chlazení, kterou lze považovat za dodávku energie z obnovitelného zdroje ze systémů chlazení s hodnotami SPF_p spadajícími mezi dolní a horní prahovou hodnotu SPF_p.

(18) Metodika by měla zajistit, aby v souladu s čl. 7 odst. 1 druhým pododstavcem směrnice (EU) 2018/2001 byly plyn, elektřina a vodík z obnovitelných zdrojů brány v úvahu pouze jednou pro účely výpočtu podílu na celkové konečné spotřebě energie z obnovitelných zdrojů.

(19) Aby byla zajištěna stabilita a předvídatelnost při použití metodiky pro odvětví chlazení, měly by být dolní a horní prahové hodnoty faktoru SPF vypočtené z hlediska primární energie stanoveny pomocí standardního koeficientu, nazývaného rovněž faktor primární energie, jak je stanoveno ve směrnici 2012/27/EU.

(20) Je vhodné rozlišovat mezi různými přístupy k výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení v závislosti na dostupnosti standardních hodnot pro parametry potřebné pro výpočet, jako jsou standardní sezónní výkonnostní faktory či ekvivalentní počet hodin provozu při plném zatížení.

(21) Je vhodné, aby metodika umožňovala použití zjednodušeného statistického přístupu založeného na standardních hodnotách pro zařízení se jmenovitým výkonem nižším než 1,5 MW. Nejsou-li k dispozici standardní hodnoty, měla by metodika umožňovat použití naměřených údajů, aby systémy chlazení mohly využívat metodiku výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využívané pro chlazení. Přístup založený na měření by se měl vztahovat na systémy chlazení se jmenovitým výkonem nad 1,5 MW, na systémy dálkového chlazení a na malé soustavy využívající technologie, kde nejsou k dispozici standardní hodnoty. Bez ohledu na dostupnost standardních hodnot mohou členské státy používat naměřené údaje pro všechny systémy chlazení.

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

(22) Členské státy by měly mít možnost provádět vlastní výpočty a průzkumy s cílem zlepšit přesnost vnitrostátních statistik nad rámec toho, co je proveditelné pomocí metodiky stanovené v tomto nařízení.

(23) Příloha VII směrnice (EU) 2018/2001 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změna

Příloha VII směrnice (EU) 2018/2001 se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Přezkum

Komise přezkoumá toto nařízení s ohledem na technologický pokrok a inovace, zavádění zásob a jeho dopady na cíle v oblasti energie z obnovitelných zdrojů.

Článek 3

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 14. prosince 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

„

PŘÍLOHA VII

ZAPOČTENÍ ENERGIE Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ VYUŽITÉ PRO VYTÁPĚNÍ A CHLAZENÍ

ČÁST A: ZAPOČTENÍ ENERGIE Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ Z TEPELNÝCH ČERPADEL VYUŽITÉ PRO VYTÁPĚNÍ

Podíl aerotermální, geotermální nebo hydrotermální energie využité tepelnými čerpadly, jež se považuje za energii z obnovitelných zdrojů pro účely této směrnice, E_{RES}, se vypočítá podle tohoto vzorce:

$E_{RES} = Q_{usable} * (1 - 1/SPF)$

kde

—	Q_{usable}	=	odhadované celkové teplo využitelné tepelnými čerpadly, jež splňují kritéria uvedená v čl. 7 odst. 4, uplatňováno takto: přihlíží se pouze k tepelným čerpadlům, u nichž je SPF > 1,15 * 1/η,
—	SPF	=	odhadovaný průměrný sezónní výkonnostní faktor u těchto tepelných čerpadel,
—	η	=	poměr mezi celkovou hrubou výrobou elektřiny a primární spotřebou energie pro výrobu elektřiny, a vypočítá se jako průměr EU založený na údajích Eurostatu.

ČÁST B: ZAPOČTENÍ ENERGIE Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ VYUŽITÉ PRO CHLAZENÍ

1. **Definice**

Pro účely výpočtu energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení se rozumí:

1) „chlazením“ odebírání tepla z uzavřeného nebo vnitřního prostoru (komfortní aplikace) nebo z procesu za účelem snížení teploty v prostoru nebo teploty procesu na stanovenou hodnotu (požadovaná hodnota nastavení), popřípadě k jejímu udržení na této hodnotě; u systémů chlazení je odebírané teplo odváděno a následně absorbováno okolním vzduchem, okolní vodou nebo půdou tam, kde prostředí (vzduch, půda a voda) poskytuje jímky pro odebrané teplo a funguje tak jako zdroj chladu;

2) „systémem chlazení“ sestava komponent zahrnující systém pro odběr tepla, jedno nebo několik chladicích zařízení a systém odvodu tepla, která je v případě aktivního chlazení doplněná chladicím médiem ve formě tekutiny. Společně vytvářejí specifikovaný přenos tepla a tím zajišťují požadovanou teplotu

   a) pro účely chlazení prostoru může být jako systém chlazení použit buď systém volného chlazení, nebo systém chlazení se zabudovaným zdrojem chlazení, u něhož chlazení představuje jednu z primárních funkcí;

   b) pro účely chlazení procesu je v systému chlazení zabudován zdroj chlazení, u něhož chlazení představuje jednu z primárních funkcí;

3) „volným chlazením“ systém chlazení, který k odvádění tepla z prostoru nebo procesu určených k chlazení využívá přírodní zdroj chladu prostřednictvím dopravování média (médií) pomocí čerpadla (čerpadel) a/nebo ventilátoru (ventilátorů) a který nevyžaduje použití zdroje chlazení;

4) „zdrojem chlazení“ část systému chlazení, která generuje teplotní rozdíl umožňující odebírání tepla z prostoru nebo procesu, které se mají ochladit, a to pomocí parního kompresního cyklu, sorpčního cyklu nebo jiného termodynamického cyklu poháněného energií.

5) „aktivním chlazením“ odvod tepla z prostoru nebo procesu, pro který je za účelem splnění požadavku na chlazení zapotřebí určitý energetický příkon a který se používá v případě, kdy je energetický tok z přírodního prostředí nedostupný nebo nedostatečný. Může probíhat se zdrojem chlazení i bez něj;

6) „pasivním chlazením“ odvod tepla přirozeným energetickým tokem prostřednictvím vedení, proudění, sálání nebo výměny hmoty bez potřeby pohybu chladicího média za účelem odebrání a odvodu tepla nebo vytvoření nižší teploty pomocí zdroje chlazení, včetně snížení potřeby na chlazení prostřednictvím konstrukčních prvků budov, například izolací budov, zelenou střechou, vegetační stěnou, zastíněním nebo zvýšením hmotnosti budovy, a dále větráním či využíváním komfortních ventilátorů;

7) „větráním“ přirozený nebo nucený pohyb vzduchu za účelem přivedení okolního vzduchu do prostoru s cílem zajistit vhodnou kvalitu vnitřního vzduchu, včetně teploty;

8) „komfortním ventilátorem“ výrobek, který zahrnuje sestavu ventilátoru a elektromotoru pro rozpohybování vzduchu a zajišťování pohodlí v letním období prostřednictvím zvýšení rychlosti proudění vzduchu okolo lidského těla, které navodí pocit chladu;

9) „množstvím obnovitelné energie pro chlazení“ dodávka chlazení, která byla vyrobena se specifikovanou energetickou účinností vyjádřenou sezónním výkonnostním faktorem vypočítaným v primární energii;

10) „tepelnou jímkou“ nebo „zdrojem chladu“ vnější přírodní jímka, do které se přenáší teplo odebrané z prostoru nebo procesu; může se jednat o okolní vzduch nebo okolní vodu ve formě přírodních nebo umělých vodních těles a geotermálních útvarů pod zemským povrchem;

11) „systémem odběru tepla“ zařízení, odstraňující teplo z prostoru nebo procesu, který se má chladit, např. výparník v rámci parního kompresního cyklu;

12) „chladicím zařízením“ zařízení určené k provádění aktivního chlazení;

13) „systémem odvodu tepla“ zařízení, kde dochází ke konečnému přenosu tepla z chladicího média do tepelné jímky, jako je např. vzduchem chlazený kondenzátor v rámci vzduchem chlazeného parního kompresního cyklu;

14) „energetickým příkonem“ energie potřebná k dopravení tekutiny (volné chlazení) nebo energie potřebná k dopravení tekutiny a pohonu zdroje chlazení (aktivní chlazení prostřednictvím zdroje chlazení);

15) „dálkovým chlazením“ distribuce tepelné energie ve formě ochlazených tekutin z centrálního zdroje nebo decentralizovaných zdrojů výroby skrze síť pro více budov či míst za účelem použití k vytápění nebo chlazení prostoru nebo procesu;

16) „primárním sezónním výkonnostním faktorem“ metrika účinnosti přeměny primární energie systému chlazení;

17) „ekvivalentním počtem hodin plného zatížení“ počet hodin, po které systém chlazení pracuje pod plným zatížením, aby vyrobil množství chlazení, které ve skutečnosti vyrobí za rok, ale při měnícím se zatížení;

18) „chladícími denostupni“ klimatické hodnoty vypočítané ze základní hodnoty 18 °C, která se použije jako vstupní hodnota pro stanovení počtu ekvivalentních hodin plného zatížení.

2. **Oblast působnosti**

1. Při výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité k chlazení musí členské státy započítávat aktivní chlazení, včetně dálkového chlazení, bez ohledu na to, zda se jedná o volné chlazení, nebo zda se používá zdroj chlazení.

2. Členské státy nezapočítávají:

   a) pasivní chlazení, přestože tam, kde se jako teplonosné médium pro chlazení používá ventilační vzduch, je součástí výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení související dodávka chlazení, která může být dodána buď prostřednictvím zdroje chlazení, nebo systému volného chlazení;

   b) tyto technologie nebo procesy chlazení:

      i) chlazení v dopravních prostředcích ([1]),

      ii) systémy chlazení, jejichž primární funkcí je výroba nebo uchovávání rychle se kazících materiálů při stanovených teplotách (chlazení a mrazení),

      iii) systémy chlazení s nastavenými hodnotami teploty pro chlazení prostoru nebo procesu, které jsou nižší než 2 °C,

      iv) systémy chlazení s nastavenými hodnotami teploty pro chlazení prostoru nebo procesu, které jsou vyšší než 30 °C,

([1]) Definice chlazení z obnovitelných zdrojů se týká pouze stacionárního chlazení.

v) chlazení odpadního tepla vznikajícího při výrobě energie, v průmyslových procesech a terciárním sektoru (odpadní teplo) ([2]);

c) energii použitou k chlazení v elektrárnách; při výrobě cementu, železa a oceli; v čistírnách odpadních vod; v zařízeních informačních technologií (např. datová centra); v zařízeních pro přenos a distribuci energie a v rámci dopravních infrastruktur.

Členské státy mohou z výpočtu množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení vyloučit více kategorií systémů chlazení, aby v konkrétních zeměpisných oblastech zachovaly přírodní zdroje chlazení z důvodů ochrany životního prostředí. Příkladem je ochrana řek nebo jezer před rizikem přehřívání.

3. Metodika započítávání energie z obnovitelných zdrojů pro INDIVIDUÁLNÍ a dálkové chlazení

Pouze systémy chlazení, které při provozu překračují minimální požadovanou hodnotou účinnosti vyjádřenou primárním sezónním výkonnostním faktorem (SPF_p) uvedenou v oddíle 3.2 druhém odstavci se považují za systémy vyrábějící energii z obnovitelných zdrojů.

3.1. Množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení

Množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení ($E_{RES\text{-}C}$) se vypočítá z tohoto vzorce:

$$E_{RES-C} = (Q_{C_{Source}} - E_{INPUT}) \times s_{SPF_p} = Q_{C_{Supply}} \times s_{SPF_p}$$

kde:

$Q_{C_{Source}}$ je množství tepla uvolněného do okolního vzduchu, okolní vody nebo půdy prostřednictvím systému chlazení ([3]),

E_{INPUT} je spotřeba energie systému chlazení, včetně spotřeby energie pomocných systémů pro měřené systémy, např. dálkového chlazení,

$Q_{C_{Supply}}$ je energie využitá pro chlazení dodaná systémem chlazení ([4]),

s_{SPF_p} je na úrovni systému chlazení definován jako podíl dodávky chlazení, který lze považovat za chlazení z obnovitelných zdrojů podle požadavků SPF, vyjádřený v procentech. Faktor SPF se stanovuje bez započtení distribučních ztrát. Pro dálkové chlazení to znamená, že se SPF stanoví pro každý zdroj chlazení nebo na úrovni systému volného chlazení. Pro systémy chlazení, kde lze použít standardní SPF, se koeficienty F(1) a F(2) podle nařízení Komise (EU) 2016/2281 ([5]) a souvisejícího sdělení Komise ([6]) nepoužívají jako korekční faktory.

U chlazení poháněného 100 % energie z obnovitelných zdrojů (absorpce a adsorpce) by získané chlazení mělo být považováno za plně obnovitelné.

Výpočetní kroky potřebné pro $Q_{C_{Supply}}$ a s_{SPF_p} jsou vysvětleny v oddílech 3.2–3.4.

([2]) Odpadní teplo je definováno v čl. 2 bodě 9 této směrnice. Odpadní teplo lze započítat pro účely článků 23 a 24 této směrnice.

([3]) Velikost zdroje chlazení odpovídá množství tepla absorbovaného okolním vzduchem, okolní vodou a půdou, které fungují jako tepelné jímky. Okolním vzduchem a okolní vodou se rozumí energie okolního prostředí, jak je definována v čl. 2 bodě 2 této směrnice. Půda odpovídá geotermální energii, jak je definována v čl. 2 bodě 3 této směrnice.

([4]) Z hlediska termodynamiky se dodávkou chlazení rozumí část tepla uvolněného systémem chlazení do okolního vzduchu, okolní vody nebo půdy, které fungují jako tepelná jímka nebo zdroj chladu. Okolním vzduchem a okolní vodou se rozumí energie okolního prostředí, jak je definována v čl. 2 bodě 2 této směrnice. Funkce tepelné jímky nebo zdroje chladu odpovídá geotermální energii, jak je definována v čl. 2 bodě 3 této směrnice.

([5]) Nařízení Komise (EU) 2016/2281 ze dne 30. listopadu 2016, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign výrobků spojených se spotřebou energie, pokud jde o požadavky na ekodesign ohřívačů vzduchu, chladicích zařízení, vysokoteplotních procesních chladičů a ventilátorových konvektorů (Úř. věst. L 346, 20.12.2016, s. 1).

([6]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.229.01.0001.01.ENG&toc=OJ:C:2017:229:TOC

3.2. Výpočet podílu sezónního výkonnostního faktoru, který se považuje za energii z obnovitelných zdrojů – s_{SPF_p}

S_{SPF} je podíl dodávky chlazení, který lze započítat jako pocházející z obnovitelných zdrojů, s_{SPF_p} se zvyšuje spolu se zvyšováním hodnot SPF_p. Faktor SPF_p ([7]) je definován tak, jak je popsáno v nařízení Komise (EU) 2016/2281 a nařízení Komise (EU) č. 206/2012 ([8]), s výjimkou toho, že standardní faktor primární energie pro elektřinu byl ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU (ve znění směrnice (EU) 2018/2002) aktualizován na 2,1 ([9]). Musí být použity mezní podmínky z normy EN14511.

Minimální požadavek na účinnost systému chlazení vyjádřený primárním sezónním výkonnostním faktorem musí být alespoň 1,4 ($SPFp_{LOW}$). Aby bylo dosaženo s_{SPF_p} 100 %, minimální požadavek na účinnost systému chlazení musí být alespoň 6 ($SPFp^{HIGH}$). Pro všechny ostatní systémy chlazení se použije tento výpočet:

$$sSPFp = \frac{SPF_p - SPF_{p_LOW}}{SPF_{p_HIGH} - SPF_{p_LOW}} \%$$

SPFp je účinnost systému chlazení vyjádřená jako primární sezónní výkonnostní faktor,

$SPFp_{LOW}$ je minimální hodnota primárního sezónního výkonnostního faktoru a zakládá se na účinnosti standardních systémů chlazení (minimální požadavky na ekodesign),

$SPFp_{HIGH}$ je horní práh pro hodnotu primárního sezónního výkonnostního faktoru vyjádřenou v primární energii a zakládá se na osvědčených postupech pro volné chlazení používané u dálkového chlazení ([10]).

3.3. Výpočet množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení pomocí standardního a naměřeného SPF_p

Standardní a měřený faktor SPF

Standardizované hodnoty SPF jsou k dispozici pro zdroje chlazení, které používají parní kompresní cyklus a jsou poháněné elektromotorem nebo spalovacím motorem, na základě požadavků na ekodesign uvedených v nařízení (EU) č. 206/2012 a (EU) 2016/2281. Pro tyto zdroje chlazení jsou k dispozici hodnoty až do 2 MW pro komfortní chlazení a až 1,5 MW pro chlazení procesů. Pro jiné technologie a výkonové rozsahy nejsou standardní hodnoty k dispozici. Pokud jde o dálkové chlazení, standardní hodnoty k dispozici nejsou, nicméně měření se používají a jsou k dispozici; ta umožňují vypočítat hodnoty SPF alespoň na roční bázi.

Pro výpočet množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení lze použít standardní hodnoty SPF, pokud jsou k dispozici. Pokud standardní hodnoty nejsou k dispozici nebo pokud je měření běžnou praxí, použijí se naměřené hodnoty SPF rozdělené na základě prahových hodnot pro chladicí výkon. Pro zdroje chlazení s chladicím výkonem nižším než 1,5 MW lze použít standardní SPF, zatímco naměřený SPF se použije pro dálkové chlazení, pro zdroje chlazení s chladicím výkonem vyšším než nebo rovným 1,5 MW a zdroje chlazení, pro které nejsou k dispozici standardní hodnoty.

Kromě toho musí být pro všechny systémy chlazení bez standardního SPF, které zahrnují všechna řešení pro volné chlazení a tepelně aktivované zdroje chlazení, stanoven naměřený SPF, aby bylo možné využít metodiku výpočtu množství energie chlazení z obnovitelných zdrojů.

([7]) V případě, že skutečné provozní podmínky zdrojů chlazení vedou k hodnotám SPF podstatně nižším, než je plánováno za standardních podmínek z důvodu odlišných předpisů pro instalaci, mohou členské státy tyto systémy vyloučit z působnosti definice chlazení z obnovitelných zdrojů (např. vodou chlazený zdroj chlazení využívající suchý chladič namísto chladicí věže pro uvolňování tepla do okolního vzduchu).

([8]) Nařízení Komise (EU) č. 206/2012 ze dne 6. března 2012, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES, pokud jde o požadavky na ekodesign klimatizátorů vzduchu a komfortních ventilátorů (Úř. věst. L 72, 10.3.2012, s. 7).

([9]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2002 ze dne 11. prosince 2018, kterou se mění směrnice 2012/27/EU o energetické účinnosti (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 210).

([10]) *Renewable cooling under the revised Renewable Energy Directive* (Chlazení využívající energii z obnovitelných zdrojů podle revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie), ENER/C1/2018-493, TU-Wien, 2021.

Definice standardních hodnot SPF

Hodnoty SPF jsou vyjádřeny jako primární energetická účinnost vypočtená pomocí faktorů primární energie podle nařízení (EU) 2016/2281 za účelem stanovení účinnosti chlazení prostoru pro různé typy zdrojů chlazení ([11]). Faktor primární energie v nařízení (EU) 2016/2281 se vypočítá jako 1/η, kde η je průměrný poměr celkové hrubé výroby elektřiny ke spotřebě primární energie pro výrobu elektřiny v celé EU. Se změnou standardního faktoru primární energie pro elektřinu, nazývaného koeficient v bodě 1) přílohy směrnice (EU) 2018/2002, kterou se mění poznámka pod čarou 3 v příloze IV směrnice 2012/27/EU, se při výpočtu hodnot SPF faktor primární energie 2,5 v nařízení (EU) 2016/2281 nahrazuje hodnotou 2,1.

Použijí-li se pro pohon zdroje chlazení nosiče primární energie, např. teplo nebo plyn jako energetický příkon, je standardní faktor primární energie (1/η) roven 1, což odráží nedostatečnou přeměnu energie η = 1.

Standardní provozní podmínky a další parametry potřebné pro stanovení SPF jsou definovány v nařízení (EU) 2016/2281 a nařízení (EU) č. 206/2012 v závislosti na kategorii zdroje chlazení. Mezní podmínky jsou podmínky definované v normě EN14511.

Pro reverzibilní zdroje chlazení (reverzibilní tepelná čerpadla), které jsou vyloučeny z oblasti působnosti nařízení (EU) 2016/2281 vzhledem k tomu, že se na jejich topnou funkci vztahuje nařízení Komise (EU) č. 813/2013 ([12]), pokud jde o požadavky na ekodesign ohřívačů pro vytápění vnitřních prostorů a kombinovaných ohřívačů, se použije stejný výpočet SPF, který je definován pro podobné nereverzibilní zdroje chlazení v nařízení (EU) 2016/2281.

Například pro zdroje chlazení, které používají parní kompresní cyklus a jsou poháněné elektromotorem, se SPF_p stanoví následovně (index *p* se používá k objasnění, že SPF je definován z hlediska primární energie):

— pro chlazení prostoru: $$SPF_p = \frac{SEER}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

— pro chlazení procesu: $$SPF_p = \frac{SEPR}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

kde:

— SEER a SEPR jsou sezónní výkonnostní faktory ([13]) (SEER představuje „sezónní koeficient využitelnosti energie“, SEPR představuje „koeficient sezónní energické účinnosti“) v konečné energii definované podle nařízení (EU) 2016/2281 a nařízení (EU) č. 206/2012,

— η je průměrná hodnota poměru celkové hrubé výroby elektřiny ke spotřebě primární energie na výrobu elektřiny v EU (η = 0.475 a 1/η = 2.1),

F(1) a F(2) jsou opravné faktory podle nařízení (EU) 2016/2281 a souvisejícího sdělení Komise. Tyto koeficienty se v nařízení (EU) 2016/2281 nevztahují na chlazení procesu, neboť se přímo používají metriky SEPR v konečné energii. Pokud nejsou k dispozici upravené hodnoty, použijí se pro převod SEPR stejné hodnoty jako pro převod SEER.

Mezní podmínky SPF

Pro stanovení SPF zdroje chlazení se použijí mezní podmínky SPF definované v nařízení (EU) 2016/2281 a nařízení (EU) č. 206/2012. V případě zdrojů chlazení voda-vzduch a voda-voda je energetický příkon potřebný pro zpřístupnění zdroje chladu zahrnut prostřednictvím korekčního faktoru F(2). Mezní podmínky SPF jsou znázorněny na obrázku 1. Tyto mezní podmínky platí pro všechny systémy chlazení, jak pro systémy volného chlazení, tak pro systémy se zdroji chlazení.

([11]) SPF_p je totožný s $\eta_{s,c}$ definovaným v nařízení (EU) 2016/2281.

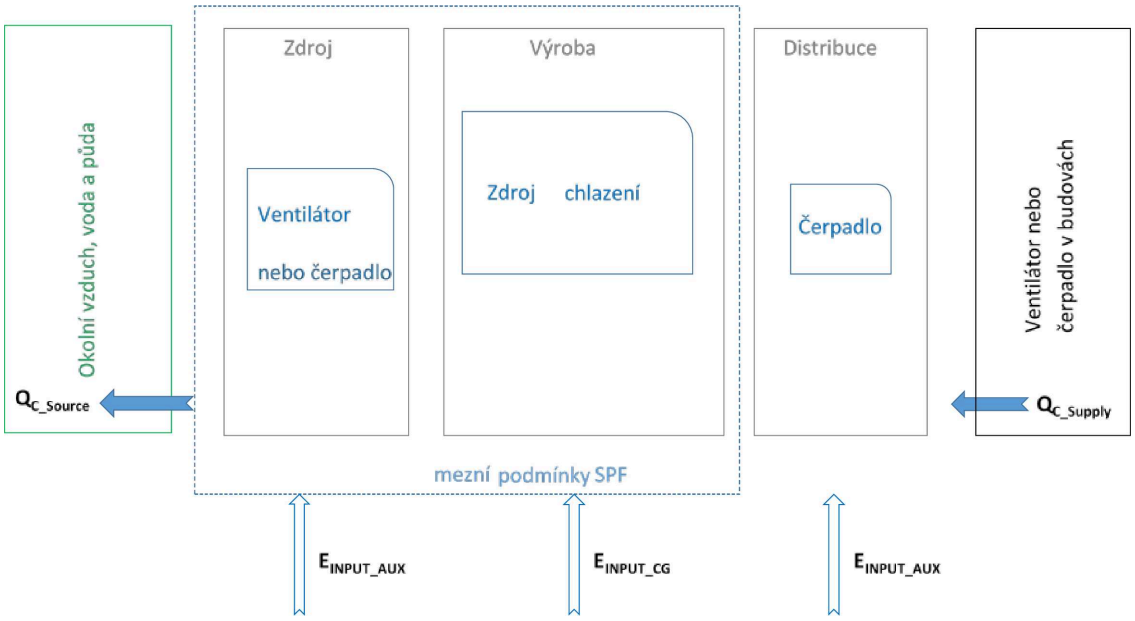
([12]) Nařízení Komise (EU) č. 813/2013 ze dne 2. srpna 2013, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES, pokud jde o požadavky na ekodesign ohřívačů pro vytápění vnitřních prostorů a kombinovaných ohřívačů (Úř. věst. L 239, 6.9.2013, s. 136).

([13]) Část 1 studie ENER/C1/2018-493 „*Cooling Technologies Overview and Market Share*“ (Přehled technologií chlazení a podíl na trhu) poskytuje podrobnější definice a rovnice pro výpočet těchto metrik v kapitole 1.5 „*Energy efficiency metrics of state-of-the-art cooling systems*“ (Metriky energetické účinnosti nejmodernějších systémů chlazení).

Tyto mezní podmínky jsou podobné podmínkám pro tepelná čerpadla (používaná v režimu vytápění) uvedeným v rozhodnutí Komise 2013/114/EU ([14]). Rozdíl je v tom, že u tepelných čerpadel se pro vyhodnocení faktoru SPF nebere v úvahu spotřeba elektrické energie odpovídající pomocnému příkonu (stavu vypnutí termostatem, pohotovostního režimu, vypnutého stavu a režimu zahřívání skříně kompresoru). Nicméně stejně jako v případě chlazení budou použity jak standardní hodnoty SPF, tak měřené hodnoty SPF, a vzhledem ke skutečnosti, že u měřeného faktoru SPF se zohledňuje pomocný příkon, je třeba v obou situacích pomocný příkon zahrnout.

U dálkového chlazení se do odhadu faktoru SPF nezahrnují ztráty chladu v distribuci a spotřeba elektrické energie distribučního čerpadla mezi chladírnou a odběratelskou rozvodnou.

V případě systémů vzduchového chlazení, které zajišťují i ventilační funkci, se dodávka chlazení vlivem proudění ventilačního vzduchu nezapočítává. Výkon ventilátoru potřebný pro větrání se také odečte úměrně k poměru průtoku ventilačního vzduchu k průtoku chladicího vzduchu.



.tifObrázek 1 Ilustrace mezních podmínek SPF pro zdroj chlazení používající standardní SPF a dálkové chlazení (a další velké systémy chlazení používající měřený SPF), kde E_{INPUT_AUX} představuje energetický příkon do ventilátoru a/nebo čerpadla a E_{INPUT_CG} představuje energetický příkon do zdroje chlazení

V případě systémů vzduchového chlazení s vnitřní rekuperací chladu se dodávka chlazení v důsledku rekuperace chladu nezapočítává. Výkon ventilátoru potřebný pro rekuperaci chladu zajišťovanou výměníkem tepla se odečítá úměrně k poměru tlakových ztrát způsobených výměníkem tepla s rekuperací chladu k celkovým tlakovým ztrátám systému vzduchového chlazení.

3.4. Výpočet pomocí standardních hodnot

Zjednodušenou metodu lze použít pro jednotlivé systémy chlazení s výkonem nižším než 1,5 MW, pro které je pro účely odhadu celkové dodané energie pro chlazení k dispozici standardní hodnota SPF.

Podle zjednodušené metody se energie využitá pro chlazení dodaná systémem chlazení ($Q_{Csupply}$ označuje jmenovitý chladicí výkon (P_c) násobí počtem ekvivalentních hodin plného zatížení (*EFLH*). Pro celou zemi lze použít jednu hodnotu chladicích denostupňů (CDD), popřípadě lze pro různé klimatické zóny použít různé hodnoty, a to za předpokladu, že pro tyto klimatické zóny jsou k dispozici údaje o jmenovitém výkonu a hodnoty SPF.

K výpočtu *EFLH* lze použít následující standardní metody:

— pro chlazení prostoru v odvětví bydlení: EFLH = 96 + 0,85 * CDD

— pro chlazení prostoru v terciárním sektoru: EFLH = 475 + 0,49 * CDD

— pro chlazení procesu: EFLH = τ_s * (7300 + 0,32 * CDD)

([14]) Rozhodnutí Komise ze dne 1. března 2013, kterým se stanoví pokyny pro členské státy pro výpočet energie z obnovitelných zdrojů z tepelných čerpadel využívajících různé technologie tepelných čerpadel podle článku 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES (Úř. věst. L 62, 6.3.2013, s. 27).

kde:

τ_s je faktor aktivity, do kterého se započítává provozní doba konkrétních procesů (např. po celý rok τ_s = 1, nikoli o víkendech τ_s = 5/7). Není k dispozici žádná standardní hodnota.

3.4.1. *Výpočet pomocí naměřených hodnot*

U systémů, pro které nejsou k dispozici žádné standardní hodnoty, stejně jako v případě systémů chlazení s výkonem vyšším než 1,5 MW a systémů dálkového chlazení, se musí vypočítat množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení, a to na základě následujících měření:

Měřený energetický příkon: Naměřený energetický vstup zahrnuje všechny zdroje energie pro chladicí systém, včetně jakéhokoli zdroje chlazení, tj. elektřiny, plynu, tepla atd. Zahrnuje také pomocná čerpadla a ventilátory používané v systému chlazení, ale nikoli pro účely distribuce chlazení do budovy nebo procesu. V případě chlazení vzduchem s ventilační funkcí se do energetického příkonu systému chlazení započítává pouze přídavný energetický příkon z důvodu chlazení.

Měření dodávky energie využité pro chlazení: Dodávka energie využitá pro chlazení se měří jako výstup ze systému chlazení a odečítají se od ní veškeré ztráty chladem za účelem odhadu čisté dodávky energie využité pro chlazení do budovy nebo procesu, který představuje konečného uživatele chlazení. Ztráty chladu zahrnují ztráty v systému dálkového chlazení a v distribuční soustavě pro rozvod chlazení v budově nebo průmyslovém areálu. V případě chlazení vzduchem s ventilační funkcí musí být dodávka energie určené pro chlazení očištěna od vlivu přívodu čerstvého vzduchu pro účely větrání.

Měření je třeba provádět pro konkrétní rok, který má být vykázán, tj. souhrn veškerého energetického příkonu a veškerých dodávek energie pro chlazení za celý rok.

3.4.2. *Dálkové chlazení: dodatečné požadavky*

U systémů dálkového chlazení se při stanovování čisté dodávky chlazení započítává čistá dodávka chlazení na úrovni zákazníka, která se označuje jako $Q_{C_Supply_net}$. Tepelné ztráty, ke kterým dochází v distribuční síti (Q_{c_LOSS}) se odečítají od hrubé dodávky chlazení ($Q_{c_Supply_gross}$) následovně:

$Q_{C_Supply_net} = Q_{c_Supply_gross-} - Q_{c_LOSS}$

3.4.2.1. *Dělení do subsystémů*

Systémy dálkového chlazení lze rozdělit na subsystémy, které obsahují alespoň jeden zdroj chlazení nebo systém volného chlazení. To vyžaduje měření dodávky energie využité pro chlazení a energetického příkonu pro každý subsystém, jakožto i rozdělení ztrát chladu pro každý subsystém takto:

$$Q_{C_Supply_net_i} = Q_{C_Supply_gross_i} x \left(1 - \frac{Q_{C_{LOSS}}}{\left(\sum_{i=1}^{n} Q_{C_{Supply_{gross_i}}}\right)}\right)$$

3.4.2.2. *Pomocná zařízení*

Při rozdělování systému chlazení na subsystémy se pomocná zařízení (např. ovládání, čerpadla a ventilátory) zdroje (zdrojů) chlazení a/nebo systému (systémů) volného chlazení zahrnou do stejného subsystému (stejných subsystémů). Pomocná energie příslušící rozvodu chlazení uvnitř budovy, např. pomocná čerpadla a koncové jednotky (např. ventilátorové konvektory, ventilátory vzduchotechnických jednotek) se nezapočítává.

U pomocných zařízení, která nelze přiřadit ke konkrétnímu subsystému, například k čerpadlům v síti dálkového chlazení, která dodávají energii určenou pro chlazení prostřednictvím všech zdrojů chlazení, se jejich spotřeba primární energie přiřadí ke každému subsystému chlazení úměrně k energii využité pro chlazení dodané zdroji chlazení a/nebo systémy volného chlazení každého subsystému stejně jako se ztrátami chladu v síti takto:

$$E_{INPUT_AUX_i} = E_{INPUT_AUX1_i} + E_{INPUT_AUX2} * \frac{Q_{C_Supply_net__i}}{\sum_{i=1}^{n} Q_{C_Supply_net__i}}$$

kde:

$E_{INPUT_AUX1_i}$ je spotřeba pomocné energie subsystému „i“,

E_{INPUT_AUX12} je spotřeba pomocné energie celého systému chlazení, kterou nelze přiřadit ke konkrétnímu subsystému chlazení.

3.5. Výpočet množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení k získání celkového podílu energie z obnovitelných zdrojů a podílu energie z obnovitelných zdrojů využité pro vytápění a chlazení

Pro výpočet celkového podílu energie z obnovitelných zdrojů se množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení přičte jak k čitateli „hrubá konečná spotřeba energie z obnovitelných zdrojů“, tak ke jmenovateli „hrubá konečná spotřeba energie“.

Pro výpočet podílu energie z obnovitelných zdrojů využité pro vytápění a chlazení se podílové množství energie z obnovitelných zdrojů využité pro chlazení přičte jak k čitateli „hrubá konečná spotřeba energie z obnovitelných zdrojů využitá pro vytápění a chlazení“, tak ke jmenovateli „hrubá konečná spotřeba energie využitá pro vytápění a chlazení“.

3.6. Pokyny k vypracování přesnějších metodik a výpočtů

Počítá se s tím (a doporučuje se), že členské státy provedou své vlastní odhady SPF i EFLH. Veškeré takové vnitrostátní/regionální přístupy by měly být založeny na přesných předpokladech, reprezentativních vzorcích dostatečné velikosti, což povede k výrazně lepšímu odhadu energie z obnovitelných zdrojů ve srovnání s odhadem získaným pomocí metodiky stanovené v tomto aktu v přenesené pravomoci. Tyto zdokonalené metodiky mohou být založeny na podrobném výpočtu na základě technických údajů, zohledňujícím, kromě dalších faktorů, rok montáže, kvalitu instalace, typ kompresoru a velikost stroje, provozní režim, systém rozvodu energie, stupnici zdrojů a regionální klima. Členské státy, které využívají alternativní metodiky a/nebo hodnoty, je předloží Komisi spolu se zprávou popisující použitou metodiku a údaje. Komise v případě potřeby uvedené dokumenty přeloží a zveřejní je na své platformě pro transparentnost.“

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2022/760

ze dne 8. dubna 2022,

kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306, pokud jde o přechodná ustanovení pro potvrzení o kontrole vydávaná na Ukrajině

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/848 ze dne 30. května 2018 o ekologické produkci a označování ekologických produktů a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 834/2007 ([1]), a zejména na čl. 38 odst. 8 písm. a) bod ii), čl. 46 odst. 7 písm. b) a čl. 57 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306 ([2]) stanoví pravidla týkající se úředních kontrol zásilek ekologických produktů a produktů z přechodného období určených k dovozu do Unie a pravidla týkající se potvrzení o kontrole.

(2) V souladu s čl. 5 odst. 3 prvním pododstavcem nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306 se potvrzení o kontrole vydává v systému Traces a je opatřeno kvalifikovanou elektronickou pečetí. Přechodné ustanovení v čl. 11 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví, že odchylně od čl. 5 odst. 3 prvního pododstavce uvedeného nařízení může být potvrzení o kontrole do 30. června 2022 vydáno na papíře po vyplnění v systému Traces a následném vytištění. Proces registrace kontrolních orgánů a kontrolních subjektů v souvislosti s kvalifikovanou elektronickou pečetí nadále probíhá.

(3) Ruská invaze na Ukrajinu dne 24. února 2022 představuje pro kontrolní orgány a kontrolní subjekty, které byly uznány pro účely vývozu ekologických produktů z Ukrajiny do Unie, mimořádnou a bezprecedentní výzvu. Na Ukrajině jsou rovněž narušeny poštovní služby.

(4) Na Ukrajině se nacházející oprávněná osoba kontrolního orgánu nebo kontrolního subjektu, který dosud není vybaven kvalifikovanou elektronickou pečetí, tedy nemůže vydávat elektronická potvrzení o kontrole v souladu s čl. 5 odst. 3 prvním pododstavcem nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306. Tato oprávněná osoba navíc nemůže využívat ani možnosti vydávat potvrzení o kontrole na papíře v souladu s přechodným ustanovením v čl. 11 odst. 1 uvedeného nařízení, neboť poštovní služby na Ukrajině jsou v současné době narušeny.

(5) V této souvislosti je proto nezbytné stanovit, že na Ukrajině se nacházející oprávněná osoba kontrolního orgánu nebo kontrolního subjektu, který dosud není vybaven kvalifikovanou elektronickou pečetí, může vyhotovovat a předkládat v systému Traces potvrzení o kontrole v elektronické podobě bez použití kvalifikované elektronické pečeti v kolonce 18 tohoto potvrzení. Stejně tak je nezbytné stanovit, že příslušné orgány členských států na stanovištích hraniční kontroly nebo na místech propuštění do volného oběhu mohou provádět u těchto potvrzení o kontrole dovozní kontroly a mohou tato potvrzení podepsat v systému Traces kvalifikovanou elektronickou pečetí nebo je v papírové podobě, po vyplnění v systému Traces a následném vytištění, opatřit vlastnoručním podpisem oprávněné osoby.

(6) Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(7) Vzhledem k ruské invazi na Ukrajinu a nutnosti okamžité reakce by se toto nařízení mělo použít se zpětnou účinností ode dne 24. února 2022,

([1]) Úř. věst. L 150, 14.6.2018, s. 1.

([2]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306 ze dne 21. října 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/848 o pravidla týkající se úředních kontrol zásilek ekologických produktů a produktů z přechodného období určených k dovozu do Unie a o pravidla týkající se potvrzení o kontrole (Úř. věst. L 461, 27.12.2021, s. 13).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306

Článek 11 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/2306 se mění takto:

1) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Odchylně od čl. 5 odst. 3 prvního pododstavce může na Ukrajině se nacházející oprávněná osoba kontrolního orgánu nebo kontrolního subjektu, který není vybaven kvalifikovanou elektronickou pečetí, do 30. června 2022 vyhotovovat a předkládat v systému Traces potvrzení o kontrole v elektronické podobě bez použití kvalifikované elektronické pečeti v kolonce 18 tohoto potvrzení. Toto potvrzení se vydává dříve, než zásilka, na kterou se vztahuje, opustí třetí zemi vývozu nebo původu.“;

2) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) je-li potvrzení o kontrole vyhotoveno a předloženo v systému Traces v elektronické podobě v souladu s odstavcem 1a, musí být podepsáno v systému Traces kvalifikovanou elektronickou pečetí, nebo v papírové podobě, po vyplnění v systému Traces a následném vytištění, opatřeno podle potřeby v kolonkách 23, 25 a 30 vlastnoručním podpisem oprávněné osoby příslušného orgánu na stanovišti hraniční kontroly nebo na místě propuštění do volného oběhu.“

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 24. února 2022.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8. dubna 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/761

ze dne 13. května 2022,

kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu („Agneau du Périgord“ (CHZO))

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin ([1]), a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 53 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení (EU) č. 1151/2012 Komise přezkoumala žádost Francie o schválení změny specifikace chráněného zeměpisného označení „Agneau du Périgord“ zapsaného do rejstříku podle nařízení Komise (EU) č. 1163/2010 ([2]).

(2) Protože daná změna není menšího rozsahu ve smyslu čl. 53 odst. 2 nařízení (EU) č. 1151/2012, zveřejnila Komise žádost o změnu podle čl. 50 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]).

(3) Jelikož Komisi nebylo předloženo žádné prohlášení o námitce podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být změna specifikace schválena,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změna specifikace zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* týkající se názvu „Agneau du Périgord“ (CHZO) se schvaluje.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 13. května 2022.

Za Komisi,
jménem předsedkyně,
Janusz WOJCIECHOWSKI
člen Komise

([1]) Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1163/2010 ze dne 9. prosince 2010 o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Agneau du Périgord (CHZO)) (Úř. věst. L 326, 10.12.2010, s. 64).
([3]) Úř. věst. C 42, 27.1.2022, s. 3.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2022/762

ze dne 12. května 2022

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Výboru pro státní přístavní inspekci Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci, pokud jde o členství Ruské federace v Pařížském memorandu o porozumění

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 ve spojení s čl. 218 odst. 9 uvedené smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum") bylo podepsáno v Paříži dne 26. ledna 1982 a nabylo účinnosti dne 1. července 1982. Členy Pařížského memoranda je 27 námořních správ (Belgie, Bulharsko, Kanada, Chorvatsko, Kypr, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Řecko, Island, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Malta, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Ruská federace, Slovinsko, Španělsko, Švédsko a Spojené království). Evropská unie není členem Pařížského memoranda.

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ([1]) stanoví unijní systém pro státní přístavní inspekci, který upravuje a posiluje dřívější právní akty Unie, které jsou v této oblasti zavedeny od roku 1995. Právní režim Unie v oblasti státní přístavní inspekce je založen na Pařížském memorandu o porozumění.

(3) Pokud jde o členské státy, směrnice 2009/16/ES účinně zavádí postupy, nástroje a činnosti Pařížského memoranda v právu Unie. Na základě této směrnice jsou určitá rozhodnutí přijatá Výborem pro státní přístavní inspekci, zřízeným podle oddílu 7.1 Pařížského memoranda, pro členské státy Unie závazná.

(4) Evropská rada ve svých závěrech ze zasedání konaného dne 24. února 2022 nanejvýš důrazně odsoudila nevyprovokovanou a neoprávněnou vojenskou agresi Ruské federace vůči Ukrajině. Evropská rada ve svých závěrech ze zasedání konaného ve dnech 24. a 25. března 2022 uvedla, že agresivní válka Ruské federace proti Ukrajině hrubě porušuje mezinárodní právo, a požadaovala, aby Ruská federace svoji vojenskou agresi na území Ukrajiny okamžitě ukončila.

(5) V souvislosti s vojenskou agresí Ruské federace vůči Ukrajině obdržel sekretariát Pařížského memoranda dne 14. března 2022 dopis ukrajinského ministra infrastruktury. V dopise se požaduje, aby Pařížské memorandum po inspekcích státní přístavní inspekce nepatřičně nezadržovalo plavidla plující pod ukrajinskou vlajkou, vyloučilo Ruskou federaci z Pařížského memoranda o porozumění a neuznávalo osvědčení vydaná jménem námořní správy Ruské federace.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

(6) V souvislosti s požadavkem, aby nebyla nepatřičně zadržována ukrajinská plavidla, vydalo Pařížské memorandum o porozumění dne 2. března 2022 dokument PSCircular 101 (Pokyny pro repatriaci námořníků z důvodu situace na Ukrajině), kde se touto záležitostí zabývá. PSCircular 101 informuje členské orgány o tom, že za stávajících okolností je třeba uplatnit flexibilitu, a to i pokud jde o repatriaci námořníků, Úmluvu o práci na moři z roku 2006, osvědčení vydaná podle Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 1978 a osvědčení zdravotní způsobilosti. Bude-li to nutné, může Pařížské memorandum zvážit další úpravy těchto pokynů. Toto stanovisko by mělo být sděleno ukrajinským orgánům.

(7) Pokud jde o požadavek týkající se členství Ruské federace v Pařížském memorandu, je třeba poznamenat, že Ruské federaci byl zakázán přístup do nástroje státní přístavní inspekce THETIS a do inspekční databáze podle článku 24 směrnice 2009/16/ES a jejich využívání. To znamená, že účast Ruské federace na práci Pařížského memoranda již byla výrazně omezena a bez přístupu k uvedené databázi nemůže Ruská federace účinně plnit své povinnosti vyplývající z Pařížského memoranda.

(8) Pařížské memorandum ani žádné jiné politické pokyny nestanoví postup nebo mechanismus pro odvolání členů z Pařížského memoranda. Alternativou k vyloučení z Pařížského memoranda je pozastavení členství až do odvolání. I když by se okamžitý účinek pozastavení členství podobal vyloučení, byl by méně trvalé povahy. Pařížské memorandum však neobsahuje ani žádné ustanovení o pozastavení členství. Při pozastavení členství by bylo možné dále zvážit potřebu úplného vyloučení z Pařížského memoranda a toto pozastavení by mohlo být zrušeno, pokud se okolnosti změní.

(9) Unie jako globální aktér stojí v centru úsilí OSN a dalších mnohostranných fór a procesů, jehož cílem je pohnat Ruskou federaci k odpovědnosti za její nevyprovokovanou a neoprávněnou agresi vůči Ukrajině, tuto vojenskou agrersi na území Ukrajiny zastavit a zajistit návrat k plnému respektování svrchovanosti, nezávislosti a územní celistvosti Ukrajiny v rámci jejích mezinárodně uznaných hranic. Nevyprovokovaná a neoprávněná agrese Ruské federace vůči Ukrajině je závažným porušením čl. 2 odst. 4 Charty OSN, který zakazuje hrozbu silou nebo použití síly proti územní celistvosti nebo politické nezávislosti kteréhokoli státu.

(10) S ohledem na výše uvedené skutečnosti a vzhledem k závažnosti situace je vhodné pozastavit členství Ruské federace v Pařížském memorandu v souladu s čl. 62 odst. 3 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, dokud Ruská federace nebude dodržovat zásady Charty OSN a své mezinárodní závazky.

(11) Pro rozhodnutí o pozastavení členství Ruské federace v Pařížském memorandu má zásadní význam spolupráce s dalšími třetími zeměmi, které jsou členy Pařížského memoranda, v rámci Výboru pro státní přístavní inspekci, konkrétně s Kanadou, Islandem, Norskem a Spojeným královstvím.

(12) Pokud jde o třetí požadavek, aby nebyla uznávána osvědčení vydaná námořní správou Ruské federace, jsou tato osvědčení vydávána v souladu s mezinárodními úmluvami. Jelikož Ruská federace zůstává členem Mezinárodní námořní organizace, nemá Pařížské memorandum o porozumění pravomoc zrušit uznávání těchto osvědčení. Toto stanovisko by mělo být sděleno ukrajinským orgánům.

(13) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie ve Výboru pro státní přístavní inspekci k členství Ruské federace v Pařížském memorandu, neboť dotčená rozhodnutí by mohla rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, konkrétně směrnice 2009/16/ES.

(14) Postoj Unie by měly vyjádřit členské státy Unie, které jsou členy Pařížského memoranda, jednajíce společně v zájmu Unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být zaujat jménem Unie ve Výboru pro státní přístavní inspekci Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“), pokud jde o členství Ruské federace v Pařížském memorandu, je:

a) souhlasit s přístupem uvedeným v bodě 5 dokumentu Výboru pro státní přístavní inspekci PSCC55/11.1, pokud jde o zadržování plavidel plujících pod vlajkou Ukrajiny v přístavech Pařížského memoranda;

b) aktivně podporovat pozastavení členství Ruské federace v Pařížském memorandu;

c) usilovat o dosažení konsensu mezi jinými členy Pařížského memoranda než Ruskou federací, pokud jde o pozastavení členství Ruské federace v Pařížském memorandu až do odvolání;

d) souhlasit s přístupem uvedeným v bodě 7 dokumentu Výboru pro státní přístavní inspekci PSCC55/11.1, pokud jde o neuznávání správních osvědčení vydaných Ruskou federací.

Článek 2

Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy Pařížského memoranda, jednajíce společně v zájmu Unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 12. května 2022.

Za Radu
předseda
J.-Y. LE DRIAN

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/763

ze dne 21. prosince 2021

o státní podpoře SA.60165–2021/C (ex 2021/N), kterou Portugalsko zamýšlí provést ve prospěch společnosti TAP SGPS

(oznámeno pod číslem C(2021)9941)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na rozhodnutí, kterým Komise rozhodla o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o podporu SA.60165 (2021/C) ([1]),

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedeným ustanovením ([2]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 10. června 2021 oznámilo Portugalsko své plány na poskytnutí státní podpory ve výši 3,2 miliardy EUR jako podpory na restrukturalizaci podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“) ([3]) ve prospěch hospodářské jednotky, která je v současnosti pod výlučnou kontrolou portugalského státu a kterou tvoří Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. (dále jen „TAP SGPS“) a její stávající sesterská společnost Transportes Aéreos Portugueses, S. A. (dále jen „TAP Air Portugal“), včetně všech jejich ovládaných dceřiných společností (8. až 14. bod odůvodnění). Oznámení předcházela půjčka na záchranu společnosti TAP SGPS ve výši 1,2 miliardy EUR, k níž Komise v rozhodnutí ze dne 10. června 2020 (dále jen „původní rozhodnutí o podpoře na záchranu“) nevznesla námitky ([4]). Portugalsko poskytlo a vyplatilo podporu na záchranu společnosti TAP SGPS v červenci 2020 a dne 10. prosince 2020 předložilo plán restrukturalizace společnosti TAP SGPS. K oznámení byla přiložena aktualizovaná verze plánu restrukturalizace a další podpůrné dokumenty.

(2) Dne 19. května 2021 Tribunál původní rozhodnutí o podpoře na záchranu zrušil, pozastavil však účinky zrušení do doby, než Komise přijme nové rozhodnutí ([5]). Dne 16. července 2021 přijala Komise nové rozhodnutí, v němž nevznesla námitky proti podpoře na záchranu ([6]) a proti němuž byla podána další žaloba na neplatnost ([7]).

([1]) Rozhodnutí Komise C(2021) 5278 final ze dne 16. července 2021 ve věci SA.60165 (Úř. věst. C 317, 6.8.2021, s. 13).

([2]) Úř. věst. C 317, 6.8.2021, s. 13.

([3]) Sdělení Komise – Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1).

([4]) Rozhodnutí Komise ze dne 10. června 2020 ve věci SA. 57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalsko – Podpora společnosti TAP (Úř. věst. C 228, 10.7.2020, s. 1).

([5]) Rozsudek ze dne 19. května 2021 ve věci Ryanair DAC v. Komise, T-465/20, EU:T:2021:284. Tribunál konstatoval, že Komise ve svém původním rozhodnutí o podpoře na záchranu neuvedla odůvodnění v souladu s článkem 296 SFEU, zejména opomenula uvést, zda společnost TAP SGPS patřila ke skupině ve smyslu bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Tribunál nařídil odklad účinků zrušení tohoto rozhodnutí po dobu nepřesahující dva měsíce ode dne vynesení rozsudku, pokud se Komise rozhodne přijmout nové rozhodnutí podle čl. 108 odst. 3 SFEU, a po přiměřenou dodatečnou lhůtu, jestliže se Komise rozhodne zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

([6]) Rozhodnutí Komise ze dne 16. července 2021 ve věci SA 57369 – Podpora na záchranu společnosti TAP SGPS (Úř. věst. C 345, 27.8.2021, s. 1).

([7]) Rozsudek ve věci Ryanair v. Komise, T-743/21, která je v současné době projednávána Tribunálem.

(3) Dopisem ze dne 16. července 2021 informovala Komise Portugalsko o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU") ve věci podpory na restrukturalizaci (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení"). Portugalsko podalo připomínky k tomuto rozhodnutí dopisy ze dne 19. srpna a 27. srpna 2021.

(4) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([8]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce od jeho zveřejnění podaly své připomínky.

(5) Ve lhůtě, která uplynula dne 6. září 2021, obdržela Komise od zúčastněných stran 39 připomínek. Připomínky předala Portugalsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit. Portugalsko se k připomínkám zúčastněných stran vyjádřilo dopisem ze dne 5. října 2021.

(6) Dopisem ze dne 29. října 2021 si Komise vyžádala další informace týkající se plánu restrukturalizace a podpory na restrukturalizaci a financování, na který Portugalsko odpovědělo dne 16. listopadu 2021. Komise a portugalské orgány uspořádaly videokonference týkající se opatření v oblasti hospodářské soutěže, která se předpokládala v oznámení, a dne 25. října 2021 si Komise vyžádala rovněž další informace o struktuře hospodářské soutěže na trhu služeb osobní letecké dopravy z/na letiště v Lisabonu, včetně aktualizovaných informací o letištních časech leteckých dopravců působících na letišti. Portugalsko odpovědělo dne 2. a 8. listopadu 2021 a další informace poskytlo dne 16., 25., 27. a 30. listopadu 2021 a posléze dne 3. prosince 2021.

(7) Portugalsko výjimečně souhlasilo se vzdáním se svých práv podle článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958 ([9]) a s přijetím a oznámením tohoto rozhodnutí článku 297 SFEU v angličtině.

2. POPIS PODPORY

2.1. Příjemce: vlastnická struktura a provozní dceřiné společnosti

(8) Příjemcem podpory na restrukturalizaci je hospodářská jednotka, která je v současnosti pod výlučnou kontrolou portugalského státu (11. a 12. bod odůvodnění) a která zahrnuje společnost TAP SGPS a její stávající sesterskou společnost TAP Air Portugal, včetně všech jejich ovládaných dceřiných společností. Společnost TAP SGPS je holdingová společnost založená v roce 2003, zatímco společnost TAP Air Portugal byla založena v roce 1945 jako portugalská vlajková letecká společnost. V roce 2017 byla společnost TAP SGPS ovládána společně společností Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (dále jen „Parpública"), veřejným podnikem spravujícím podíly portugalského státu, a dvěma dalšími společnostmi, HPGB SGPS, S.A ([10]) (dále jen „HPGB") a DGN Corporation (dále jen „DGN"), přičemž poslední dvě společnosti působily prostřednictvím konsorcia Atlantic Gateways SGPS, Lda. (dále jen „AGW") ([11]). V době, kdy Komise přijala původní rozhodnutí o podpoře na záchranu, vlastnily společnost Parpública 50 % a konsorcium AGW 45 % akcií společnosti TAP SGPS, zatímco zbývajících 5 % akcií vlastnili zaměstnanci společnosti TAP SGPS. Tato situace v oblasti vlastnictví se změnila v rámci probíhajícího procesu záchrany a restrukturalizace společnosti TAP SGPS.

(9) V době zahájení procesu záchrany a restrukturalizace společnosti TAP SGPS byla společnost TAP Air Portugal zcela ve vlastnictví společnosti TAP SGPS a byla její největší dceřinou společností, na kterou připadalo přibližně 98 % obratu společnosti TAP SGPS. Portugalské orgány objasnily, že do června 2020 nebyly zvažovány žádné změny struktury akcionářů společnosti TAP SGPS, neboť všichni akcionáři příjemce souhlasili s potřebou podpory na záchranu, aby byla zachována činnost společnosti TAP Air Portugal a dlouhodobá životaschopnost společnosti TAP SGPS.

([8]) Viz poznámka pod čarou č. 1.

([9]) Nařízení Rady č. 1 ze dne 15. dubna 1958 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385).

([10]) Společnost HPGB, SGPS, S.A. sídlí v Lisabonu a je součástí Management of Companies and Enterprises Industry. HPGB, SGPS, S.A. má v tomto místě […] zaměstnanců. Ve skupině společností HPGB, SGPS, S.A. je […] společností.

([11]) Další podrobnosti týkající se společností HPGB, DGN a konsorcia AGW viz 11. až 15. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 16. července 2021 ve věci SA.57369, uvedeného v poznámce pod čarou č. 6.

(10) Portugalské orgány se otázkou kontroly společnosti TAP SGPS zabývaly až počátkem července 2020 v souvislosti s patovou situací v jednáních s konsorciem AGW ohledně plnění dohody o půjčce na záchranu. […]. Vzhledem k blížícímu se finančnímu zhroucení společnosti TAP SGPS, jež vyžadovalo poskytnutí podpory na záchranu, se portugalské orgány rozhodly uzavřít s akcionáři konsorcia AGW soukromou dohodu o odkoupení podílů ve společnosti DGN […]. […], portugalské ministerstvo financí (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, dále jen „DGTF"), nabylo přímo akcie společnosti TAP SGPS představující 22,5 % základního kapitálu společnosti TAP SGPS, jež dříve vlastnilo konsorcium AGW. V důsledku toho vlastní dnes portugalský stát ve společnosti TAP SGPS přímo i nepřímo většinový podíl odpovídající 72,5 % základního kapitálu a příslušných hospodářských práv (50 % prostřednictvím společnosti Parpública a 22,5 % prostřednictvím DGTF). Společnost HPGB dříve vlastnila podíl v konsorciu AGW, nikoli přímo ve společnosti TAP SGPS, avšak poté, co nabyla podíl konsorcia AGW, vlastní v současné době ve společnosti TAP SGPS přímo 22,5 % podíl.

(11) Portugalské orgány potvrzují, že podle dohody o podílech uzavřené Portugalskou republikou prostřednictvím DGTF […]. […] ([12]), […] ([13]). Kontrola 72,5 % základního kapitálu […] uděluje portugalskému státu výlučnou kontrolu nad společností TAP SGPS.

(12) Stejně tak se od poskytnutí podpory na záchranu změnil podíl společnosti TAP SGPS ve společnosti TAP Air Portugal, neboť portugalský stát prostřednictvím DGTF upsal navýšení kapitálu společnosti TAP Air Portugal o 462 milionů EUR ([14]). Ke dni 24. května 2021 vlastnil stát prostřednictvím DGTF přímo přibližně 92 % základního kapitálu společnosti TAP Air Portugal. Společnost TAP SGPS v současné době drží zbývajících 8 %. Společnost TAP Air Portugal je jediným akcionářem společnosti TAP Logistics Solutions, S.A., která byla založena dne 30. prosince 2019 za účelem provozování činností souvisejících s nákladem a poštou.

(13) Společnost TAP SGPS vlastní podíly v následujících společnostech, které se zabývají poskytováním služeb souvisejících s leteckou dopravou v Portugalsku a dalších zemích:

— 100 % ve společnosti Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (dále jen „Portugalia"),

— 100 % ve společnosti U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A. působící v oblasti zdravotnických služeb, jejímž hlavním zákazníkem je rovněž společnost TAP Air Portugal,

— 100 % ve společnosti TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. a 99,83 % ve společnosti Aeropar Participações Lda., přičemž se v obou případech jedná o holdingové společnosti,

— 78,72 % ve společnosti TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A. (dále jen „M&E Brasil"), která se zabývá údržbou letadel pro společnost TAP Air Portugal a pro třetí strany,

— 49 % (43,9 % přímo a 5,1 % prostřednictvím společnosti Portugalia) ve společnosti SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S.A. (také známé jako Groundforce Portugal), která působí v odvětví pozemního odbavování v Portugalsku, a

— 51 % ve společnosti CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., která se zabývá poskytováním stravovacích služeb pro leteckou dopravu a jejímž hlavním zákazníkem je společnost TAP Air Portugal.

(14) Bez ohledu na výše popsané změny kontroly během procesu záchrany a restrukturalizace zahrnuje pro účely tohoto rozhodnutí jakýkoli odkaz na podnik, který je příjemcem podpory na restrukturalizaci, společnost TAP SGPS a všechny její dceřiné společnosti v době zahájení procesu záchrany a restrukturalizace v červnu 2020, včetně společnosti TAP Air Portugal, není-li uvedeno jinak. Není-li uvedeno jinak, zahrnuje jakýkoli odkaz na společnost TAP Air Portugal všechny dceřiné společnosti společnosti TAP SGPS působící v oblasti letecké dopravy, včetně společnosti Portugalia.

([12]) […].
([13]) […].
([14]) Rozhodnutí Komise C(2021) 2991 final ze dne 23. dubna 2021 ve věci SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID-19: odškodnění společnosti TAP Portugal (Úř. věst. C 240, 18.6.2021, s. 1).

2.2. **Příjemce: hlavní činnosti v odvětví letecké dopravy**

(15) V rámci hospodářské jednotky, která je příjemcem podpory, působí společnost TAP Air Portugal v osobní i nákladní letecké dopravě. V roce 2019 před svou restrukturalizací provozovala společnost TAP Air Portugal 108 letadel, včetně letadel provozovaných na základě dohod o pronájmu letadel s posádkou, a obsluhovala 92 destinací v 38 zemích, přepravila 17 milionů cestujících a uskutečnila více než 130 000 letů. V roce 2019 se jednalo zejména o lety na pravidelných linkách z letišť, jako je Lisabon, Porto, Faro a čtyři ostrovy na Azorách a Madeira, a také do mezinárodních destinací, včetně […] letišť v Evropě (mimo Portugalsko), […] destinací v Brazílii ([15]), […] v Africe ([16]) a […] v Severní Americe ([17]) Společnost TAP Air Portugal strukturovala svou činnost především na letišti Lisabon, které slouží jako její hlavní uzlové letiště.

(16) Portugalsko tvrdí, že společnost TAP Air Portugal je významným poskytovatelem dopravního spojení pro cestující a náklad do/z Portugalska i v rámci něj. V roce 2019 byla společnost TAP Air Portugal jedinou leteckou společností provozující […] z […] tras v letní sezóně a […] z […] tras v zimní sezóně. Společnost TAP Air Portugal hraje klíčovou úlohu zejména s ohledem na dopravní spojení Portugalska a zemí s portugalsky mluvící diasporou. Společnost TAP Air Portugal je také považována za pilíř portugalského hospodářství, zejména vzhledem k jejímu příspěvku k rozvoji odvětví cestovního ruchu v Portugalsku.

(17) Služby osobní nebo nákladní letecké dopravy do Portugalska poskytují i jiné letecké společnosti, zejména evropské, například Ryanair jako druhá největší letecká společnost působící v Portugalsku, Wizzair a easyJet, letecké společnosti skupiny Lufthansa (včetně Brussels Airlines a Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair a letecké společnosti IAG (konkrétně Vueling a Iberia).

2.3. **Příčina obtíží příjemce a finanční situace**

(18) Současná obtížná situace příjemce byla způsobena problémy se solventností i likviditou, které výrazně zhoršila akutní krize likvidity vyvolaná pandemií COVID-19.

(19) Za prvé, v letech 2006 až 2015 společnost TAP SGPS nashromáždila […] milionů EUR […]. S ohledem na význam činnosti letecké společnosti pro příjmy společnosti TAP SGPS […].

(20) Společnosti TAP SGPS vznikly v posledních letech rovněž mimořádné náklady v souvislosti s narušením provozu, které bránily růstu ziskovosti a konkurenceschopnosti. Částky ve výši […] milionů EUR […], […] milionů EUR ([18]) […], […] milionů EUR […], způsobené vysokým počtem opožděných a zrušených letů, jakož i velmi vysokou devizovou expozicí v důsledku podnikání v Brazílii a Angole.

(21) Za druhé, vzhledem k tomu, že společnost TAP Air Portugal dosáhla přibližně […] % příjmů společnosti TAP SGPS, měla výkonnost leteckého dopravce významný dopad na celkovou finanční situaci jeho mateřské holdingové společnosti. Po privatizaci společnosti TAP SGPS v roce 2015 ([19]) zahájila společnost TAP Air Portugal proces transformace a z provozního hlediska vykazovala až do roku 2019 trajektorii růstu představující […]% růst příjmů. Proces transformace byl zaměřen na […].

(22) Opatření týkající se procesu transformace se uskutečnila především v letech 2018 a 2019, konkrétně dodání […] letadel A339 s vyšší palivovou účinností, načež následovala transformace produktu, prodeje a nástrojů, zlepšení postupů zadávání zakázek a systémů. Pokud jde o provozní stránku, společnost TAP Air Portugal zvýšila svou činnost na trzích s vysokou hodnotou, jako je Brazílie a Severní Amerika. Proces transformace, zejména zavádění nového letadlového parku a postupné vyřazování starých letadel do roku 2019, přispěl k snížení celkových nákladů na dostupný sedadlokilometr (CASK) ([20]). Znamenalo to však také vysoké jednorázové náklady související s […]. Společnost TAP Air Portugal byla navíc i nadále méně konkurenceschopná než její protějšky, pokud jde o náklady práce a efektivnost.

([15]) […].
([16]) […].
([17]) […].
([18]) Náklady spojené s narušením provozu určí letecká společnost nebo poskytovatel pozemního odbavování jednající jménem letecké společnosti v případě, že narušení v den cesty nebo den před cestou způsobí, že zákazník nemůže letenku použít.
([19]) Privatizace 61 % základního kapitálu společnosti TAP SGPS byla provedena v roce 2015. V roce 2017 portugalský stát odkoupil část základního kapitálu od konsorcia AGW a navýšil svou účast na 50 %.
([20]) Náklady na dostupný sedadlokilometr se používají k měření jednotkových nákladů na provoz každého sedadla za každý kilometr, které jsou vyjádřeny v peněžní hodnotě [centy EUR na sedadlo].

(23) Dne 2. prosince 2019 uzavřela společnost TAP Air Portugal nabídku přednostních nezajištěných dluhopisů s pětiletou splatností ve výši 375 milionů EUR, s běžnými ročními kupóny ve výši 5,625 % a efektivním úrokem ve výši 5,75 % ([21]). Cílem emise bylo pokrýt obecné podnikové výdaje a částečně splatit dluh a prodloužit jeho průměrnou splatnost. Emise získala předběžné ratingy BB- (Standard & Poor's) a B2 (Moody's), tj. nižší, než je rating „investiční stupeň". Několik měsíců před tím, dne 24. června 2019, vydala společnost TAP Air Portugal dluhopisy se čtyřletou splatností ve výši 200 milionů EUR, s běžnými ročními kupóny ve výši 4,375 % ([22]). Zatímco se částky a podmínky obou emisí v červnu a prosinci 2019 liší, úroky z těchto emisí naznačují, že před pandemií COVID-19 mohl mít příjemce přístup k financování na trhu za přiměřených podmínek.

(24) Proces transformace byl přerušen v důsledku celosvětové pandemie COVID-19 a následné hospodářské krize v době, kdy společnost TAP Air Portugal ještě nebyla schopna výrazně snížit své náklady, především náklady práce, ve srovnání s konkurenty, zejména nízkonákladovými leteckými společnostmi.

(25) Ratingová agentura Standard & Poor's proto s ohledem na bezprecedentní vládní omezení cestování a nařízené karantény v důsledku pandemie COVID-19 snížila dne 20. března 2020 rating společnosti TAP Air Portugal na dlouhodobý rating B- a výhled krátkodobého ratingu likvidity CCC+. Ve stejném oznámení společnost Standard & Poor's přiznala emisi dluhopisů v hodnotě 375 milionů EUR perspektivu výtěžku ve výši 45 %. Dne 19. března 2020 zhoršila rovněž ratingová agentura Moody's pravděpodobnost selhání a rating společnosti TAP Air Portugal na Caa1-PD resp. Caa1. Dne 28. května 2020 činil u přednostních dluhopisů v hodnotě 375 milionů EUR vydaných v prosinci 2019 roční výnos do splatnosti (prosinec 2024) na sekundárním trhu 9,45 %. Jinými slovy, v této fázi kupující dotyčných dluhopisů vydaných společností TAP Air Portugal požadovali slevu z nominální hodnoty cenného papíru, aby dosáhli výnosu ve výši 9,45 % v případě držení do doby splatnosti. Informace poskytnuté portugalskými orgány potvrzují […] finanční situaci společnosti TAP Air Portugal a příjemce […] ([23]), […].

(26) Potíže společností TAP SGPS a TAP Air Portugal se hromadily a vedly k prudkému zhoršení kapitálové pozice. Na konci roku 2019 zaznamenala společnost TAP SGPS záporný vlastní kapitál ve výši […] milionů EUR, který v roce 2020 vzrostl na […] miliard EUR. Společnost TAP Air Portugal měla v roce 2020 rovněž zápornou majetkovou pozici ([…] miliard EUR).

2.4. **Popis plánu restrukturalizace a podpory na restrukturalizaci**

(27) Podpora na restrukturalizaci podporuje provádění plánu restrukturalizace, který se vztahuje na období od roku 2020 do konce roku 2025 (dále jen „období restrukturalizace"). Plán se týká hospodářské jednotky, která je v současnosti pod výlučnou kontrolou portugalského státu (11. a 12. bod odůvodnění) a zahrnuje společnost TAP SGPS a její stávající sesterskou společnost TAP Air Portugal, včetně všech jejich ovládaných dceřiných společností.

2.4.1. *Restrukturalizace činností*

(28) Cílem plánu restrukturalizace je řešit hlavní příčiny obtíží společnosti TAP SGPS a do roku 2025 zajistit návrat společnosti ke kladným výsledkům. Vzhledem k významu společnosti TAP Air Portugal v rozvaze společnosti TAP SGPS v době, kdy se dostala do potíží s ohledem na činností, na něž se vztahuje plán restrukturalizace, se většina provozních restrukturalizačních opatření snižujících náklady a posilujících příjmy a výhledů uvedených v plánu restrukturalizace týká společnosti TAP Air Portugal. Plán restrukturalizace zahrnuje opatření, která začala být prováděna od června 2020 nebo která budou provedena a která se týkají čtyř pilířů: i) zaměření se na hlavní strategii; ii) přizpůsobení kapacity; iii) zlepšení provozních nákladů a iv) zvýšení příjmů. Pododdíly 2.4.1.1 až 2.4.1.4 popisují jednotlivé pilíře plánu restrukturalizace společnosti TAP v posledním aktualizovaném znění.

([21]) Zpráva: „Společnost TAP oznámila emisi přednostních dluhopisů v hodnotě 375 milionů EUR s kupónem ve výši 5,625 % a se splatností v roce 2024" ze dne 22. listopadu 2019. Poptávka investorů umožnila prostřednictvím emise získat více finančních prostředků (75 milionů EUR navíc k počátečním 300 milionům EUR) a s nižší cenou (20 bazických bodů), než se původně předpokládalo.

([22]) Odkaz ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

([23]) Výnosy před úroky, zdaněním, odpisy, amortizací a náklady na restrukturalizaci nebo nájemné. EBITDAR je ukazatel používaný především k analýze finančního zdraví a výkonnosti společností, které v uplynulém roce prošly restrukturalizací.

2.4.1.1. Zaměření se na hlavní strategii

(29) Logika plánu restrukturalizace spočívá v zaměření se na hlavní činnost, a sice na činnost v oblasti letecké dopravy vykonávanou prostřednictvím společností TAP Air Portugal a Portugalia, a zároveň na postupný odklon od vedlejších činností a jejich odprodej. Podle této logiky plán restrukturalizace předpokládá, že společnost TAP SGPS postupně upustí od všech ostatních činností v rámci služeb vytvářejících příjmy, které poskytuje na trhu, a to prodejem, odprodejem nebo ukončením tří oblastí činnosti následujícím způsobem. Za prvé, společnost TAP SGPS hodlá odprodat svůj podíl v brazilské dceřiné společnosti působící v oblasti údržby letadel M&E Brasil, […]. Druhý odprodej se týká […] ve společnosti poskytovatele služeb pozemního odbavování, Groundforce, […]. Za třetí, společnost TAP SGPS hodlá odprodat svůj podíl ve společnosti poskytovatele stravovacích služeb, Cateringpor, […].

2.4.1.2. Přizpůsobení kapacity

(30) Opatření, jejichž cílem je přizpůsobení kapacity společnosti TAP Air Portugal, spočívají především v omezení velikosti letadlového parku společnosti TAP Air Portugal a optimalizaci sítě této společnosti. Plán týkající se letadlového parku předpokládá […]. Celkově povede plán týkající se letadlového parku společnosti TAP Air Portugal v roce 2025 k jednotnějšímu složení letadlového parku a k snížení provozních nákladů v důsledku nižší spotřeby paliva a požadavků na údržbu nových letadel.

(31) Pokud jde o optimalizaci sítě, plán restrukturalizace posiluje úlohu Lisabonu jako dopravního uzlu, což má zásadní význam vzhledem k malé velikosti domácího trhu společnosti TAP Air Portugal. Provozování dopravního uzlu bude přínosné pro strategii […]. […]. Opatření k optimalizaci sítě zahrnují nákladově efektivnější kombinaci tras a letadel, omezení ztrátových tras a tras s malým významem pro dopravní spojení. Například v roce 2020 obsluhovala společnost TAP Air Portugal […] méně destinací než v roce 2019 (pokles z […] na […]) a na dobu neurčitou odložila otevření […] dalších tras.

(32) Pokud jde o základnu společnosti TAP Air Portugal na letišti v Lisabonu, zmenšení letadlového parku společnosti TAP Air Portugal snižuje její schopnost poskytovat služby osobní letecké dopravy, aniž by však bylo zpochybněno její významné tržní postavení, které má na uzlovém letišti v Lisabonu v současné době a které bude mít podle očekávání i na konci období restrukturalizace ([24]). Pro zachování významného tržního postavení společnosti TAP Air Portugal na letišti v Lisabonu do roku 2025 existují dva hlavní důvody:

a) Za prvé, v rámci plánu restrukturalizace se společnost TAP Air Portugal hodlá dále soustředit na své hlavní činnosti spočívající v poskytování služeb hvězdicových sítí na uzlovém letišti v Lisabonu ([25]). V důsledku toho se neočekává, že by se tržní postavení a struktura hospodářské soutěže na letišti podstatně změnily, ačkoli společnost TAP Air Portugal snížila svůj podíl letištních časů v zimní sezóně IATA 2021/2022 oproti zimní sezóně IATA 2019/2020 IATA o […] % ([…] letištních časů denně) a dalším dvěma největším držitelům letištních časů (Ryanair a easyJet) se předběžně podařilo zvýšit podíl letištních časů pro letní sezónu IATA 2022 ve srovnání s letní sezónou IATA 2019 ([26]). Z informací předložených Portugalskem konkrétně vyplývá, že vlastnictví letištních časů ze strany společnosti TAP Air Portugal bude představovat [45–55] % celkové kapacity letiště v Lisabonu v letní sezóně IATA 2022 a v následujících sezónách IATA ve srovnání s [10–20] % u společnosti Ryanair a [5–10] % v případě společnosti easyJet. Společnost TAP Air Portugal bude mimoto provozovat po celé období restrukturalizace zdaleka největší letadlový park na letišti v Lisabonu s [90–100] letadly. Podle odhadů Portugalska bude společnost Ryanair bázovat na letišti v Lisabonu sedm letadel a společnost easyJet pět letadel ([27]).

([24]) V souladu s rozhodovací praxí Komise se má za to, že letištní časy leteckého dopravce na letišti a jeho kapacitní omezení představují měřítko schopnosti leteckého dopravce soutěžit na trhu osobní letecké dopravy na toto letiště nebo z něj (viz např. 209. bod odůvodnění rozhodnutí Komise C(2021) 2488 final ze dne 5. dubna 2021 ve věci SA.59913, Úř. věst. C 240, 18.6.2021, s. 1; 178. bod odůvodnění rozhodnutí Komise C(2020) 4372 final ze dne 25. června 2020 ve věci SA.57153, Úř. věst. C 397, 20.11.2020, s. 1).

([25]) Pro ilustraci lze uvést, že počet letadel bázovaných na letišti v Lisabonu se ve srovnání se situací před restrukturalizací sníží jen nepatrně. Během letní sezóny IATA 2019 měla společnost TAP Air Portugal průměrný letadlový park čítající přibližně [90–100] letadel bázovaných na letišti v Lisabonu a [5–15] letadel bázovaných na letišti v Portu. Pro letní sezónu IATA 2022 by sezonní průměr činil přibližně [90–100] letadel bázovaných na letišti v Lisabonu a [0–10] letadel bázovaných na letišti v Portu. V letech 2023–2025 společnost TAP Air Portugal očekává, že ve srovnání s rokem 2022 přidá omezený počet letadel. Rozdělení mezi letadlový park bázovaný na letišti v Lisabonu a letadlový park na letišti Porto vyplývá z přidělení počtu letadel podle blokových letových hodin přidělených činnostem v Lisabonu nebo v Portu. Všechna letadla společnosti TAP Air Portugal mají oficiální základnu na letišti v Lisabonu, třebaže ne všechny lety jsou provozovány na toto letiště nebo z něj. Provoz v Portu je zajištěn obrátkou letadel bázovaných v Lisabonu, včetně stání přes noc. Společnost TAP Air Portugal nepřiděluje letadla žádnému jinému letišti, na kterém působí.

([26]) Podání Portugalska ze dne 16. listopadu 2021.

([27]) Podání Portugalska ze dne 8. listopadu 2021.

b) Za druhé, vzhledem k poměrně silnému, i když křehkému oživení poptávky cestujících se očekává, že se letiště Lisabon během období restrukturalizace vrátí k vysoké míře přetížení [90–100] %, které dosáhlo před pandemií COVID-19 po fázi rychlého růstu společnosti TAP Air Portugal a nízkonákladových dopravců. V důsledku toho se očekává, že během celého období restrukturalizace budou vážná kapacitní omezení na letišti v Lisabonu spojená zejména s jeho jedinou vzletovou a přistávací dráhou působit jako překážka vstupu nebo rozšíření činnosti konkurentů společnosti TAP Air Portugal, přičemž část jejich poptávky po přístupu ke službám letištní infrastruktury na letišti v Lisabonu nebude uspokojena.

2.4.1.3. Snížení nákladů

(33) Společnost TAP Air Portugal předpokládá snížení provozních nákladů během provádění plánu restrukturalizace, a to prostřednictvím tří pák.

(34) První z nich je nové sjednání smluv s dodavateli a pronajímateli letadel. Se svými dodavateli se společnost TAP Air Portugal dohodla na […] období […], jak bylo stanoveno v původní smlouvě, na […], což vedlo k odkladu kapitálových výdajů ve výši […] miliard EUR do doby skončení plánu restrukturalizace. Společnost TAP Air Portugal mimoto díky novým jednáním s pronajímateli dosáhla hotovostních úspor ve výši […] milionů EUR a peněžních výnosů z prodeje a pronájmu letadel ve výši […] milionů EUR.

(35) Druhou pákou při snižování provozních nákladů je soubor opatření k snížení nákladů třetích stran. Za prvé, společnost TAP Air Portugal očekává během doby platnosti obchodního plánu úspory nákladů na palivo ve výši […] milionů EUR (z toho […] milionů EUR v […]), a to v důsledku provozování novějších, energeticky účinnějších letadel, lepší kombinace tras a letadel a zavedením softwaru pro optimalizaci paliva. Za druhé, společnost TAP plánuje dosáhnout úspor nákladů ve výši […] milionů EUR ročně do […]. […]. Za třetí, plán restrukturalizace předpokládá roční úspory nákladů ve výši […] milionů EUR po sjednání nových smluv s poskytovateli určitých služeb […].

(36) Třetí pákou k plánovanému snížení provozních nákladů společnosti TAP Air Portugal je snížení nákladů práce, které má podle očekávání společnosti TAP Air Portugal přinést úspory ve výši […] milionů EUR ročně, což po dobu trvání plánu restrukturalizace povede k celkovým úsporám ve výši přibližně […] miliard EUR. K dosažení těchto úspor nákladů přijala společnost TAP Air Portugal tato opatření:

a) Snížení počtu zaměstnanců (v přepočtu na ekvivalenty plného pracovního úvazku) o 1 200 osob v roce 2020 a na počátku roku 2021, zejména v důsledku neobnovení pracovních smluv na dobu určitou, s dalším snížením počtu zaměstnanců o 2 000 v roce 2021.

b) Opatření týkající se snižování platů, pozastavení automatického zvyšování platů, pozastavení platnosti doložek kolektivních smluv s cílem do roku 2024 zvýšit produktivitu a snížit náklady práce, které se vztahují na všechny zaměstnance, a to prostřednictvím „mimořádných dohod“ uzavřených s odbory, například:

i) průřezové snížení pevného platu nad 1 330 EUR o 25 % mezi lety 2021 a 2023 a o 20 % v roce 2024 (toto snížení se v roce 2021 u pilotů navyšuje až na 50 % a postupně se snižuje na 35 % v roce 2024); palubní průvodčí a mechanici ze zvláštního odborového svazu ve společnosti M&E rovněž souhlasili s 15 % zkrácením pracovní doby v roce 2021 a s postupným poklesem na 5 % v roce 2023, aby bylo možné financovat 750 ekvivalentů plných pracovních úvazků, a nikoli je snížit;

ii) pozastavení automatického zvyšování platů a automatického povyšování, jakož i několika složek odměňování a

iii) snížení počtu palubních průvodčích v každém letadle na minimální počet palubních průvodčích podle letadla.

c) Společnost TAP Air Portugal docílila v mimořádných dohodách závazku několika odborů, pokud jde o cíle týkající se nákladů práce do roku 2025. Těchto cílů bude dosaženo buď podpisem nových kolektivních smluv, nebo v případě neúspěšného jednání tím, že dojde k ukončení stávajících kolektivních smluv a přechodu pracovních předpisů na obecné pracovní právo, které je podstatně méně restriktivní než stávající kolektivní smlouvy. […].

2.4.1.4. Zvýšení příjmů

(37) Společnost TAP Air Portugal očekává, že ve stabilním stavu, tj. po dokončení plánu restrukturalizace, se její příjmy budou zvyšovat v rozmezí […] milionů EUR ročně, v plánu restrukturalizace však bere v úvahu pouze příjmy ve výši […] milionů EUR (ročně, ve stabilním stavu). Ke zvýšení příjmů dojde především […].

2.4.2. *Přehled nákladů na restrukturalizaci a zdrojů financování*

(38) Podle plánu restrukturalizace povede provádění restrukturalizačních opatření k čistým nákladům na restrukturalizaci, které nejsou pokryty očekávaným snížením provozních nákladů souvisejících se zaměstnanci nebo jinými příjmy a které se do roku 2025 odhadují na […] miliard EUR. Většina nákladů na restrukturalizaci ve výši […] miliard EUR je způsobena zejména nedostatečným pokrytím nákladů za dané období, které je třeba uhradit, aby nehrozilo, že společnost TAP SGPS ukončí svou činnost nebo nebude schopna udržet provozní licenci. Zbývající náklady na restrukturalizaci jsou přiřazeny splacení dluhu až do výše […] milionů EUR, pořízení nových letadel v hodnotě […] milionů EUR a náhradám pro zaměstnance ve výši […] milionů EUR. Náklady na restrukturalizaci jsou očištěny o podporu, která byla oznámena před přijetím tohoto rozhodnutí jako odškodnění společnosti TAP Air Portugal v důsledku mimořádné události vyplývající z veřejných omezení letecké dopravy podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, jak je stanoveno v příslušných rozhodnutích Komise ([28]).

(39) Podle Portugalska není společnost TAP SGPS vzhledem ke zhoršené finanční situaci a vážnému dopadu pandemie COVID-19 na toto odvětví a hospodářství v současné době bez státní podpory schopna […]. Společnost TAP Air Portugal nicméně získala částku […] milionů EUR se zárukou Portugalské republiky ve výši […] %, zatímco zbývající […] % má zajistit společnost TAP Air Portugal, […]. Portugalsko se domnívá, že by provedení významných opatření k posílení vlastního kapitálu společnosti TAP SGPS mělo umožnit přístup na kapitálové trhy od […] s cílem získat dodatečné finanční prostředky od soukromých investorů.

(40) Jakmile bude k dispozici státem zaručené financování ve výši […] milionů EUR a navýšení kapitálu, od […] by společnost TAP Air Portugal získala financování bez veřejné záruky ve výši nejméně […] milionů EUR […]. Přístup k soukromému tržnímu financování odstraňuje potřebu dodatečné rezervy v oblasti likvidity ve formě úvěrového financování v rámci státní záruky až do výše […] milionů EUR, které bylo zahrnuto v původním oznámení podpory na restrukturalizaci jako pohotovostní rezerva.

(41) Celkové státní financování ve znění revidovaném dne 16. listopadu 2021 zahrnuje opatření týkající se vlastního nebo kvazivlastního kapitálu, která mají být provedena takto:

a) půjčka na záchranu ve výši 1,2 miliardy EUR, která má být přeměněna na vlastní kapitál ve stejné nominální hodnotě plus naběhlé úroky ve výši přibližně […] milionů EUR v roce 2021;

b) částka […] milionů EUR pro část […] % půjčky ve výši […] milionů EUR, za kterou stát ručí ve výši […] % a která má být poskytnuta do konce roku […] a splacena v […] prostřednictvím kapitálové injekce od státu. Půjčka bude mít úrokovou sazbu v souladu s tržními podmínkami platnými v okamžiku poskytnutí ([…]), nepřekročí však referenční sazbu stanovenou podle sdělení Komise o referenčních sazbách ([29]);

c) přímý kapitálový vklad ve výši […] milionů EUR, který má stát provést v […].

([28]) Rozhodnutí Komise ze dne 23. dubna 2021 ve věci SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID-19: odškodnění společnosti TAP Portugal (Úř. věst. C 240, 18.6.2021, s. 1), rozhodnutí ze dne 21. prosince 2021 ve věci SA.63402 (2021/N) – COVID-19: odškodnění společnosti TAP II – nezveřejněno – a rozhodnutí ve věci SA.100121 (2021/N) – COVID-19: odškodnění společnosti TAP III. Částky poskytnuté jako náhrada společnosti TAP Air Portugal představují příjmy, které stejně jako provozní výnosy snižují nesplacené náklady, jež nelze uhradit z minulých a současných provozních příjmů nebo z vlastních příspěvků příjemce podpory na restrukturalizaci nebo například z příspěvků věřitelů či dodavatelů.

([29]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

(42) Portugalsko oznámilo, že opatření bude financovat přímo ze státního rozpočtu ([30]), což vyžaduje nezbytné prováděcí akty, včetně schválení změn základního kapitálu a dohod o půjčce a zárukách, které mají být uzavřeny, ze strany společnosti.

(43) Vlastní příspěvek společnosti TAP SGPS a jejích různých přispěvatelů na náklady na restrukturalizaci se bude skládat z částky ve výši přibližně […] miliard EUR rozložené na období 2020–2025, která zahrnuje tato opatření:

a) vyplacení náhrad za restrukturalizaci pracovních sil – […] – […] […] milionů EUR ([…] […] milionů EUR […]);

b) příspěvky třetích stran nebo nákladová efektivnost v celkové výši […] milionů EUR, z toho […] milionů EUR již vynaložených v roce 2021 a […] milionů EUR plynoucích z probíhajících smluv, což zahrnuje:

i) částku ve výši […] milionů EUR související s letištními, stravovacími a palubními službami v důsledku nových jednání o smlouvách (tj. nových žádostí o předložení návrhu) na stravovací služby na vzdálených stanovištích, nových jednání s dodavateli ohledně stravovacích služeb na letišti v Lisabonu, nového sjednání služby Buy-on-Board, nového sjednání úklidu, prodeje letenek a dalších letištních služeb;

ii) částku ve výši […] milionů EUR související s letadlovým parkem a monitorováním a hodnocením, tj. opětovným jednáním o vybavení dodaném kupujícím, materiálech a slevách;

iii) částku ve výši […] milionů EUR související s podnikovými službami a nemovitostmi (tj. nové sjednání parkovacích a mediálních poplatků, reklama a právní podpora atd.);

iv) částku ve výši […] milionů EUR související s informačními technologiemi (tj. nové sjednání licencí, komunikační platformy, externí zajišťování podpory atd.) a

v) částku ve výši […] milionů EUR související s ubytováním posádky a palivem (tj. nové sjednání dopravy a ubytování na vzdálených stanovištích);

c) nájem nových letadel ve výši nejméně […] milionů EUR, přičemž tato částka již byla přislíbena, […];

d) další příspěvky spojené s postupným rušením aktiv a s novými jednáními s výrobci původního zařízení v celkové výši přibližně […] milionů EUR, rozdělené takto:

i) […] milionů EUR, […] milionů EUR […];

ii) […] milionů EUR […];

iii) […] milionů EUR […];

e) nové financování ve výši […] milionů EUR, které bylo získáno nebo zajištěno […], konkrétně:

i) úvěr ve výši […] milionů EUR nezaručený státem a zajištěný společností TAP Air Portugal z celkového úvěru ve výši […] milionů EUR a

ii) nový dluh ve výši […] milionů EUR s ratingem nástroje […] milionů EUR […]; tento nový dluh je podmíněn potřebou likvidity, která by mohla vzniknout, a fakticky nahrazuje původně oznámenou podmíněnou likviditu zaručenou státem ve výši […] milionů EUR, která se již nepovažuje za poskytnutou jako podpora na restrukturalizaci ([31]);

f) úhradu nepředvídaných výdajů spojených s odprodejem dceřiné společnosti […] ve výši […] milionů EUR ([…] % […], […] % […] % […]), […] ([32]);

g) odklad splátky ve výši […] milionů EUR nesplacené nominální hodnoty dvou emisí dluhopisů (23. bod odůvodnění) a syndikovaných úvěrů v důsledku upuštění od závazků u příslušných dluhopisů a úvěrů; stávající věřitelé se vzdali svého práva na příslušnou úhradu ze strany příjemce […] ([…] […] milionů EUR, […] […] milionů EUR, […] […] milionů EUR); […].

(44) Portugalsko ve svých podáních ze dne 10. června a 16. listopadu 2021 uvádí, že všechna tato opatření týkající se vlastního příspěvku jsou prováděna nebo že se jejich provádění chystá. Opatření jsou založena na závazných závazcích, které již byly s příslušnými stranami dohodnuty a které byly zavedeny s interními pokyny k provedení. Pokud jde o opatření k restrukturalizaci pracovních sil, úspory nákladů vycházejí z mimořádných dohod uzavřených mezi společnostmi TAP Air Portugal a Portugalia a odborovými svazy zaměstnanců po pozastavení dříve platných kolektivních smluv.

([30]) Zákony o státním rozpočtu schválené v letech provádění plánu restrukturalizace. V případě roku 2021 viz § 166 zákona č. 75-B/2020 ze dne 31. prosince 2020, kterým se schvaluje státní rozpočet na rok 2021.

([31]) […].

([32]) […].

(45) Pokud jde o sdílení nákladů, Portugalsko uvádí, že společnost TAP SGPS má celkový základní kapitál ve výši […] milionů EUR, […]. Aby se zajistilo řádné sdílení nákladů ze strany akcionářů příjemce, sníží se celková výše základního kapitálu v účetnictví společnosti TAP SGPS na […]. Před tímto snížením […] pro účely absorpce ztrát. Je třeba poznamenat, že […]. Po výše uvedeném snížení kapitálu a absorpci ztrát upíše portugalský stát prostřednictvím DGTF navýšení kapitálu společnosti TAP SGPS přibližně o […] milionů EUR a stane se tak jediným akcionářem společnosti TAP SGPS. Společnost TAP Air Portugal bude navíc příjemcem přímé podpory prostřednictvím snížení kapitálu za účelem absorpce ztrát, po níž bude následovat kapitálová injekce. První opatření podpory spočívající v přeměně stávající půjčky na záchranu ve výši 1,2 miliardy EUR na vlastní kapitál bude provedeno až po absorpci ztrát a snížení kapitálu.

(46) V oznámení ze dne 10. června 2021, aktualizovaném dne 16. listopadu 2021, Portugalsko uznává, že výše vlastního přispění je nižší než 50 % odhadovaných nákladů na restrukturalizaci. V tomto ohledu Portugalsko zdůrazňuje, že za stávající situace je vzhledem k nejistému výhledu odvětví letecké dopravy, které je silně zasaženo přímými a nepřímými dopady pandemie COVID-19, příjemce […]. Portugalsko informuje, že […]. Po vypuknutí pandemie COVID-19 však byly trhy dluhového financování pro letecké společnosti z velké části uzavřené, přičemž finanční instituce obecně výrazně snížily své úvěrové limity pro odvětví letecké dopravy.

(47) Portugalsko zdůrazňuje rozsah úsporných opatření, která ponesou partneři příjemce, a trvá na tom, že tato opatření představují skutečné a opravdové zdroje vlastního příspěvku k plánu restrukturalizace, neboť jsou účinná a trvalá. Závěrem lze říci, že podle Portugalska je úroveň vlastního přispění značná, neboť odpovídá maximální výši, kterou je příjemce schopen poskytnout za konkrétních okolností souvisejících s pandemií COVID-19.

2.4.3. *Potřeby v oblasti solventnosti a likvidity: očekávaný návrat k životaschopnosti*

(48) Portugalsko poskytlo v základním scénáři obsaženém v plánu restrukturalizace oznámeném dne 10. června 2021 a pozměněném dne 16. listopadu 2021 finanční výhledy, které se týkají hlavních činností společnosti TAP Air Portugal (jež bude zahrnovat i společnost Portugalia) v oblasti letecké dopravy, jak je popsáno v oddíle 2.4.1.1. Tyto výhledy předpokládají […]. Na konci plánu restrukturalizace v roce 2025 očekává společnost TAP Air Portugal návratnost vlastního kapitálu (ROE) ve výši […] % a návratnost použitého kapitálu (ROCE) ve výši […] %.

(49) Pokud jde o výhledy týkající se likvidity, společnost TAP Air Portugal očekává […]. Finanční výhledy rovněž předpokládají, že v roce 2025 dosáhne poměr vlastního kapitálu k aktivům a poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu […] úrovně […] % resp. […]. Prognózy týkající se poměru čistého dluhu k EBITDA postupně klesají z […] v roce 2022 na […] v roce 2025.

Tabulka 1

Finanční výhledy v plánu restrukturalizace oznámeném dne 10. června 2021 (základní scénář)

	Období restrukturalizace					
V milionech EUR	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Výnosy	1 060	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
EBIT	(965)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý příjem	(1 230)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý dluh	4 110	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Provozní peněžní toky	(244)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vlastní kapitál	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: informace společnosti. Všechny údaje se týkají společnosti TAP Air Portugal (včetně společnosti Portugalia).

(50) Návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti závisí na snížení nákladů, neboť prognózy příjmů vycházejí z obnovení letecké dopravy. Snížení nákladů vyplývá z restrukturalizačních opatření popsaných v oddílech 2.4.1.1–2.4.1.3, jejichž prostřednictvím společnost TAP Air Portugal očekává snížení CASK z […] centů EUR v roce 2019 na […] centů EUR v roce 2025. Tyto CASK ve výši […] centů EUR plynou především z restrukturalizačních opatření, která ovlivnila největší nákladové položky společnosti TAP Air Portugal v roce 2019, konkrétně palivo ([…] centů EUR v roce 2019) a pracovní síly ([…] centů EUR v roce 2019). Co se týče paliva, společnost TAP Air Portugal očekává úspory ve výši […] centů EUR na ASK za předpokladu, že směnný kurz a cena paliva budou v souladu se současnými tržními očekáváními společnosti Bloomberg, v důsledku pořízení letadel s vyšší palivovou účinností, lepší kombinace tras a letadel a zavedení softwaru pro optimalizaci paliva (oddíl 2.4.1.3). Pokud jde o pracovní síly, společnost TAP Air Portugal očekává, že budou přijata opatření k snížení ekvivalentů plného pracovního úvazku a nová smluvní ujednání se zaměstnanci (oddíl 2.4.1.3), což přinese úspory ve výši […] centů EUR na ASK.

(51) Pokud jde o prognózy příjmů, většina z nich plyne z osobní letecké dopravy, přičemž příjmy z údržby a přepravy nákladu a pošty představují v roce 2025 přibližně […] % celkových příjmů. Při odhadu příjmů z osobní letecké dopravy předpokládá společnost TAP Air Portugal trend oživení v souladu se základními prognózami IATA (říjen 2020) ([33]), avšak nižší úrovně leteckého provozu za rok. Zatímco například IATA očekává, že se letecká doprava zvýší z 49 % v roce 2021 na 109 % v roce 2025 v porovnání s počtem cestujících, kteří letěli v roce 2019, společnost TAP předpokládá […] % v roce 2021 a […] % v roce 2025. Společnost TAP Air Portugal navíc v roce 2025 předpokládá výnos ve výši […] centů EUR a faktor vytížení ve výši […] %, což je méně (o […] centů EUR) a více (o […] %) než jejich hodnota v roce 2019. Společnost TAP Air Portugal předpokládá zvýšení příjmů vyplývajících z opatření souvisejících s nákladem a vedlejšími činnostmi, která jsou popsána v oddíle 2.4.1.4. S přihlédnutím ke všem zdrojům příjmů společnost TAP Air Portugal celkově očekává, že příjmy na CASK klesnou z […] centů EUR v roce 2019 na […] centů EUR v roce 2025.

(52) Plán restrukturalizace oznámený dne 10. června 2021 obsahoval nepříznivý scénář založený na pesimistickém vývoji tří parametrů: nákladů na palivo, poptávky a výnosů. Vzhledem k negativním změnám parametrů v nepříznivém scénáři, provozního peněžního toku společnosti TAP Air Portugal a EBIT […] mění pesimistický předpoklad pouze hodnotu výsledků. Pouze v nejpesimističtějším scénáři za předpokladu negativního vývoje všech tří dotčených parametrů […].

(53) Dne 9. listopadu 2021 poskytlo Portugalsko rovněž aktualizaci finančních výhledů v oznámeném plánu restrukturalizace. Tato aktualizace zohledňuje nejnovější vývoj na trhu letecké dopravy ve srovnání s oznámenými výhledy, zejména zlepšení vyhlídek na oživení dopravy ([34]) a zvýšení cen tryskového paliva, a předpokládá […]% zvýšení nákladů na provoz, aby se zohlednila nedávná dynamika inflace. Tyto revidované předpoklady vedou ve srovnání s oznámenými výhledy k zvýšení příjmů i nákladů. Celkově EBIT […], dosahuje však […], tj. […] milionů EUR namísto […] milionů EUR uvedených v oznámených výhledech. Stejně tak je čistý příjem kladný […] ([…] […] milionů EUR), […] […] milionů EUR. V […] by návratnost použitého kapitálu činila […], zatímco návratnost vlastního kapitálu by […] % […] %.

2.5. **Předběžná zjištění uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení**

(54) Na základě informací, které Portugalsko poskytlo v oznámení ze dne 10. června 2021, považovala Komise v rozhodnutí o zahájení řízení oznámenou státní podporu společnosti TAP SGPS za zákonnou státní podporu podle čl. 107 odst. 1 a čl. 108 odst. 3 SFEU. Komise posoudila slučitelnost této podpory s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a poté, co zjistila, že se zdá, že některé podmínky slučitelnosti stanovené v těchto pokynech nejsou *prima facie* splněny, rozhodla o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

(55) V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k předběžnému závěru, že společnost TAP SGPS, označená za příjemce podpory, je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci, zejména z důvodu akumulovaného záporného vlastního kapitálu, který vzrostl z […] milionů EUR na konci roku 2019 na […] miliard EUR v roce 2020. Komise rovněž zjistila, že podpora na restrukturalizaci je nezbytná pro úspěšné dokončení plánu restrukturalizace a že její forma je vhodná k řešení problémů s likviditou a solventností, s nimiž se společnost potýká.

([33]) Údaje o oživení poptávky po vnitrostátní přepravě v Evropě a mezi Evropou a Severní a Jižní Amerikou, subsaharskou a severní Afrikou. Zdroj: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report, říjen 2020.

([34]) Údaje o oživení poptávky po vnitrostátní přepravě v Portugalsku a mezi Portugalskem a Evropou a Portugalskem a Severní a Jižní Amerikou a Afrikou podle cestujících společnosti TAP v roce 2019. Zdroj: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report, říjen 2021.

(56) Komise konstatovala, že na základě obezřetných předpokladů podpořilo posouzení očekávaných zisků a návratnosti vlastního kapitálu ve výši přibližně […] % […] na konci období restrukturalizace tvrzení Portugalska, že plán restrukturalizace zajistí dlouhodobou životaschopnost příjemce a že je spolehlivý i v případě nepříznivého scénáře. Bez zásahu státu by příjemce, a v důsledku toho společnost TAP Air Portugal, nevyhnutelně opustil trh, což by způsobilo sociální potíže, nepříznivé vedlejší účinky na celé portugalské hospodářství, které je silně závislé na odvětví cestovního ruchu, a narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat.

(57) Komise poté vyslovila pochybnosti za prvé ohledně přiměřenosti podpory ([35]) a poznamenala, že většina zdrojů vlastního příspěvku plyne ze snížení nákladů, tj. pouze zamezení nákladům bez nového financování ze strany tržního investora nebo věřitele, s výjimkou nových smluv o pronájmu letadel obdržených v roce 2021. Komise uvedla, že by vlastní příspěvek v nejlepším případě odpovídal pouze […] % nákladů na restrukturalizaci, přičemž nebylo jasné, zda je snížení nákladů práce, které představuje více než […] % vlastního příspěvku, přípustné. Pokud jde o požadavky na sdílení nákladů, Komise uvedla, že nebylo poskytnuto žádné odůvodnění, proč by v zásadě nebylo možné dosáhnout částečného snížení dluhu u držitelů dluhopisů společnosti TAP SGPS.

(58) Komise vyjádřila za druhé pochybnosti ohledně opatření omezujících narušení hospodářské soutěže ([36]). Komise zejména uvedla, že: i) je sporné, zda by bylo možné mít za to, že navrhované odprodeje určitých aktiv týkajících se ztrátových činností řeší narušení hospodářské soutěže způsobené podporou, a zda každopádně navrhované odprodeje postačují k odstranění takového narušení, ii) názor portugalských orgánů, že odprodej letištních časů je předčasný a zbytečný, nebyl doložen žádnou kvantitativní analýzou, která by prokázala, že by takové odprodeje skutečně ohrozily návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti vzhledem k její silné pozici, pokud jde o letištní časy na vysoce přetíženém letišti v Lisabonu, a iii) zatímco celková kapacita letadlového parku předpokládaná pro rok 2025 je nižší než před restrukturalizací, nelze ověřit, že kapacita vytvořená pořízením nových letadel v období restrukturalizace nebude nadměrná, a neexistuje závazek týkající se zachování nižší kapacity po dobu trvání plánu restrukturalizace.

(59) Komise v neposlední řadě uvedla, že plán trvá déle než pět let, přičemž výhledy jsou spojeny s nejistotou ohledně vývoje poptávky do konce roku 2025 ve velmi zátěžových scénářích, což by mohlo vyžadovat větší podporu ([37]).

3. PŘIPOMÍNKY PORTUGALSKA

(60) Portugalsko podalo své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 19. srpna 2021.

(61) Na úvod Portugalsko připomíná bezprecedentní a všeobecné zastavení letecké dopravy způsobené pandemií COVID-19 a ničivé a asymetrické důsledky, které to mělo pro letecké dopravce. Portugalsko poukazuje na skutečnost, že před vypuknutím pandemie byla společnost TAP Air Portugal samostatně zisková a vykazovala jasné známky finanční stability. Portugalsko rovněž podotýká, že pandemie odložila přezkum pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, které měly být uplatňovány do 31. prosince 2020. Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci sice nejsou koncipovány pro výjimečné okolnosti, jako je pandemie COVID-19, ponechávají však prostor pro pružnější uplatňování jejich pravidel, zejména pokud jde o vlastní příspěvek, aby mohl být považován za dostatečně vysoký a přiměřený. Podle Portugalska ospravedlňují jedinečné okolnosti a výzvy spojené s pandemií COVID-19 a její dopad na obchodní model společnosti TAP pružnější přístup ve srovnání s běžnými precedenty záchrany a restrukturalizace v tomto odvětví. Bezprecedentní kontext pandemie COVID-19 vyžaduje takové flexibilní prosazování pravidel a zásad týkajících se záchrany a restrukturalizace.

3.1. Finanční výhledy a návrat k životaschopnosti

(62) Portugalsko zdůrazňuje, že výhledy obsažené v plánu restrukturalizace vycházejí ze spolehlivých a konzervativních předpokladů. Portugalsko vyzdvihuje skutečnost, že zatímco prognózy IATA překročí úroveň roku 2019 již v roce 2024, prognózy poptávky v základním scénáři v plánu dosáhnou úrovně z roku 2019 teprve v […]. Podobně i vývoj příjmů společnosti TAP Air Portugal začíná v roce 2021 na nižší úrovni v porovnání s prognózou týkající se cestujících, například příjmy z osobní přepravy v roce 2021 činí […] % úrovně z roku 2019 oproti […] % počtu cestujících.

([35]) Viz 83. až 88. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([36]) Viz 97. až 100. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.
([37]) Viz 74. a 75. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(63) Portugalsko vyzdvihuje zavádění flexibilní kapacity společnosti TAP Air Portugal. Společnost byla schopna převést svou kapacitu, aby se zaměřila na neuspokojenou poptávku, a kompenzovala tak cestování do/z Brazílie, se silnějším oživením v případě afrických toků. Rovněž aktivně nahrazovala větší letadla menšími, když čelila nízkým faktorům vytížení, a překonfigurovala osobní letadla pro přepravu nákladu atd. Uvedené zavádění flexibilních kapacit a pružné operace ve spojení s přísnými politikami kontroly nákladů vedly k nižšímu využití hotovosti, než se očekávalo v plánu restrukturalizace, a to navzdory horšímu scénáři poptávky (např. EBIT společnosti TAP Air Portugal v první polovině roku 2021 byl o […] milionů EUR lepší, než se předpokládalo v plánu).

(64) Portugalsko podotýká, že společnost TAP Air Portugal předpokládala vývoj příjmů z dostupného sedadlokilometru (RASK) pod historickou úrovní ([…] centů EUR v roce 2025 oproti […] centů EUR v roce 2018), a upozorňuje na to, čeho byla v současnosti schopna dosáhnout (kompenzace nižšího objemu cestujících ve srovnání s počtem cestujících podle plánu restrukturalizace). Portugalsko rovněž uvádí, že plán restrukturalizace nezohledňuje dodatečné příjmy ve výši až […] milionů EUR plynoucí ze zlepšení procesů/metod, modernizace klíčových systémů/nástrojů a iniciativ k dalšímu snižování nákladů (např. pronájem letadlového parku, odklady a budoucí kola jednání po schválení), které byly zjištěny po oznámení.

(65) Pokud jde o dobu trvání období restrukturalizace, Portugalsko tvrdí, že mnohá opatření obsažená v plánu restrukturalizace již jsou prováděna od roku 2020, ačkoli podpora na restrukturalizaci bude poskytnuta až v posledním čtvrtletí roku 2021. Doba trvání státního zásahu, která je klíčová pro obnovení životaschopnosti společnosti TAP Air Portugal […], bude proto kratší než pět let.

3.2. **Přiměřenost a omezení státní podpory na minimum**

(66) Ve svém podání ze dne 16. listopadu 2021 Portugalsko poukazuje na nové zdroje vlastního příspěvku, již netrvá na tom, aby se snížení nákladů práce považovalo za zdroj vlastního příspěvku, předkládá nový rozpis nákladů na restrukturalizaci a připomínky k opatřením týkajícím se sdílení nákladů.

3.2.1. *Nové zdroje vlastního příspěvku*

(67) Portugalsko určilo tyto nové dodatečné zdroje vlastního příspěvku:

a) *Podpora ze strany stávajících věřitelů*: Portugalsko uvádí, že se společnosti TAP Air Portugal podařilo získat podporu od stávajících věřitelů. V důsledku pandemie COVID-19 a následného zhoršení EBITDAR měla společnost TAP Air Portugal […]. Společnosti se však podařilo dosáhnout vzdání se nároků, což zabránilo aktivaci možnosti prodeje a předčasného splacení. Podle Portugalska představuje toto vzdání se nároku formu sdílení nákladů a vlastního příspěvku, jelikož […] (43. bod odůvodnění písm. g)).

b) *Nový investor a tržní financování:* Portugalsko uvádí, že společnost TAP Air Portugal byla oslovena potenciálními novými investory, kteří mají zájem o nabytí podílů v budoucnu, a sjednala nové financování (43. bod odůvodnění písm. e)).

c) *Dodatečné financování letadel:* Portugalsko předložilo důkazy prokazující nové závazky týkající se financování pronájmu letadel, čímž se úroveň tohoto financování zvýšila z […] milionů EUR na celkovou částku […] milionů EUR (43. bod odůvodnění písm. c)).

3.2.2. *Snížení nákladů práce*

(68) Co se týká snížení nákladů práce, s ohledem na něž vyslovila Komise pochybnosti, Portugalsko v podstatě uvedlo, že přispívají k minimalizaci podpory a představují účinné, trvalé a nevratné příspěvky věřitelů příjemce. Portugalsko trvá na tom, že podle portugalského práva představují pracovníci ve vztahu k zaměstnavatelům přednostní věřitele, neboť pohledávky zaměstnanců jsou likvidovány jako první před jakýmikoli jinými zaručenými nebo přednostními pohledávkami. Snížení nákladů práce navrhované jako vlastní příspěvek v celkové výši […] milionů EUR proto zahrnuje tyto pohledávky. Portugalsko rovněž podotýká, že společnost TAP Air Portugal dosáhla tohoto snížení nákladů vyjednáváním a požadovala, aby se pracovníci vzdali části svých budoucích nároků. To tudíž odpovídá odepsání dluhu nebo jinému snížení smluvních nákladů ze strany partnerů (např. dodavatelů/pronajímatelů letadel), a to jak z hlediska účasti na úsilí, tak z hlediska důvěry v dlouhodobou životaschopnost příjemce.

(69) Portugalsko sice uznalo, že by vlastní příspěvek měl být obvykle srovnatelný s poskytnutou podporou, pokud jde o účinky na solventnost nebo likviditu příjemce, a že snížení nákladů nepředstavuje opatření k posílení vlastního kapitálu, avšak vzhledem k výjimečným okolnostem lze uznat vlastní příspěvek, který nemá srovnatelný účinek jako poskytnutá podpora. Portugalsko ve svém podání ze dne 16. listopadu 2021 již nezahrnulo snížení nákladů práce mezi zdroje vlastního příspěvku příjemce k nákladům na restrukturalizaci.

3.2.3. *Rozdělení a zdroje financování nákladů na restrukturalizaci*

(70) Dne 16. listopadu 2021 předložilo Portugalsko rozpis nákladů na restrukturalizaci a příslušný výpočet a poměr vlastního příspěvku s přihlédnutím k novým zdrojům vlastního příspěvku, jak je uvedeno níže.

Tabulka 2

Rozdělení a zdroje financování nákladů na restrukturalizaci (zaokrouhleno na miliony EUR)

Náklady na restrukturalizaci		**Zdroje financování**	**mil. EUR**	**%**
		Vlastní příspěvek		
Pořízení nových letadel	[…]	Náhrady pro zaměstnance	[…]	[…] %
Splacení dluhu	[…]	Nově sjednané smlouvy se třetími stranami	(…)	[…] %
[…]	[…]	Pronájem nových letadel	[…]	[…] %
Práce (náhrady)	[…]	Další příspěvky	[…]	[…] %
Provozní ztráty	[…]	Závazek v souvislosti s dluhopisy a bankovním dluhem (tržní hodnota)	[…]	[…] %
		Dočasná likvidita ([…] % nezaručená)	[…]	[…] %
		Nový bankovní dluh	[…]	[…] %
		Nepředvídané výdaje – M&E Brazílie	[…]	[…] %
		Státní podpora		
		Kapitálová injekce	[…]	[…] %
		Dočasná likvidita (záruka […] %)	[…]	[…] %
		Výše vlastního příspěvku	[…]	[…] %
		Částka podpory na restrukturalizaci	[…]	[…] %
		FINANCOVÁNÍ CELKEM	(…)	

(71) Portugalsko podotýká, že v odvětví letecké dopravy již byly uznány příspěvky nižší než 50 % nákladů na restrukturalizaci v jiných případech podpory na restrukturalizaci ([38]) a že se pandemie COVID-19 považuje za mimořádnou okolnost, jak uznává Komise v dočasném rámci pro COVID-19 ([39]) (dále jen „dočasný rámec“). Portugalsko proto tvrdí, že revidovaná výše vlastního příspěvku je významná v konkrétním kontextu nejistot, jimž odvětví letecké dopravy čelí v důsledku pandemie COVID-19.

([38]) Rozhodnutí Komise ze dne 9. července 2014 ve věci SA.34191 – Údajná podpora společnosti Air Baltic (Úř. věst. L 183, 10.7.2015, s. 1), a rozhodnutí Komise ze dne 27. června 2012 ve věci SA.33015 – Air Malta (Úř. věst. L 301, 30.10.2012, s. 29).

([39]) Sdělení Komise „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“ (C/2020/1863, Úř. věst. C 91I, 20.3.2020, s. 1), naposledy pozměněné sdělením Komise (Šestá změna dočasného rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 a změna přílohy sdělení Komise členským státům o uplatňování článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na krátkodobé pojištění vývozních úvěrů), C/2021/8442 final ze dne 18. listopadu 2021 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1).

3.2.4. *Sdílení nákladů*

(72) Portugalsko znovu opakuje, že sdílení nákladů bude zajištěno na úrovni akcionářů společnosti TAP SGPS. Ztráty společnosti TAP SGPS byly plně vykázány v konsolidované účetní závěrce za rok 2020 a odpovídají celkové částce záporného vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR. Po schválení plánu restrukturalizace bude celková částka […] milionů EUR v účetní závěrce společnosti TAP SGPS snížena na […]. Dříve […] pro účely absorpce ztrát.

(73) Portugalsko dále objasňuje, že podle plánu restrukturalizace se společnost TAP SGPS bude muset co nejdříve vrátit na úvěrové trhy. Dopad přenesení ztrát na věřitele bude mít nepříznivý dopad na jakoukoli budoucí snahu společnosti TAP SGPS získat finanční prostředky od soukromého sektoru, a to i v případě zajištění. Účastníci úvěrového trhu to budou vnímat jako případ faktického selhání, což povede k okamžitému snížení ratingu ze strany ratingových agentur na nejhorší úvěrovou kategorii. To bude mít za následek, že se banky zdrží budoucích obchodů se společností. Portugalsko rovněž poznamenává, že by vzdání se určitých práv věřitelů podle příslušných úvěrových smluv/v rámci emise dluhopisů (43. bod odůvodnění písm. g)) mělo být považováno za formu sdílení nákladů podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

3.3. **Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže**

(74) Pokud jde o odprodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu, v plánu restrukturalizace oznámeném dne 10. června 2021 navrhlo Portugalsko prodej podílů, které společnost TAP SGPS drží v jiných společnostech vykonávajících vedlejší činnosti, tj. Groundforce, M&E Brasil a Cateringpor. Co se však týče možného převodu letištních časů, Portugalsko původně vyjádřilo názor, že v případě společnosti TAP Air Portugal by byl závazek vzdát se letištních časů na letišti v Lisabonu předčasný a s největší pravděpodobností zbytečný pro zajištění účinné hospodářské soutěže, znamenal by riziko ohrožení dopravního spojení a modelu leteckého uzlu přijatého touto společností a potenciálně by ohrozil její návrat k životaschopnosti. Portugalsko během formálního vyšetřovacího řízení dále projednalo, objasnilo nebo rozšířilo opatření zaměřená na omezení narušení hospodářské soutěže tak, aby opatření navržená v konečné podobě byla následující.

3.3.1. *Odprodej podílů ve společnostech vykonávajících činnosti vertikálně integrované s leteckou dopravou*

(75) Portugalsko uvádí, že společnost Groundforce byla v minulosti zisková s čistým příjmem ve výši […] milionů EUR a výnosy ve výši […] milionů EUR v roce 2019, byla však vážně zasažena krizí COVID-19. Společnost Groundforce přišla v roce 2020 o příjmy ve výši […] milionů EUR ve srovnání s rokem 2019 a […]. V důsledku těchto obtíží zahájila společnost Groundforce kontrolované insolvenční řízení, které v konečném důsledku povede k restrukturalizaci nebo likvidaci společnosti. V této souvislosti již společnost Groundforce vzbudila zájem několika předních poskytovatelů služeb pozemního odbavování v Evropě.

(76) Společnost Cateringpor byla založena v roce 1994. Je hlavním poskytovatelem stravovacích služeb společnosti TAP SGPS, která je rovněž jejím většinovým akcionářem (51 % podíl) a hlavním zdrojem příjmů ([…] % příjmů v roce 2019). Společnost byla v minulosti zisková s čistým příjmem ve výši […] milionů EUR a čistými výnosy ve výši […] milionů EUR v roce 2019. Stejně jako společnost Groundforce však společnost Cateringpor utrpěla v důsledku krize COVID-19, která vedla k […]% snížení poskytovaných jídel a k poklesu čistého příjmu o […] milionů EUR ve srovnání s rokem 2019. Za účelem řešení těchto obtíží zahájila společnost Cateringpor probíhající proces restrukturalizace […], na jehož konci společnost TAP SGPS plánuje […] % […]. Podle výhledů […] milionů EUR.

(77) Společnost M&E Brasil je poskytovatelem služeb údržby, oprav a generálních oprav a je zapsaná v obchodním rejstříku v Brazílii, přičemž jejím většinovým akcionářem je společnost TAP SGPS. Společnost M&E Brasil poskytuje společnosti TAP SGPS rozsáhlé služby údržby letadel, které v roce 2019 představovaly […] % jejích příjmů. […] byla […], navzdory […]. Krize COVID-19 zhoršila obtíže společnosti, přičemž příjmy v roce 2020 (přibližně […] milionů EUR) klesly na polovinu příjmů v roce 2019 ([…] milionů EUR) […] ([…] milionů EUR […], […] milionů EUR […]). […] milionů EUR […].

(78) Jelikož výše zmíněné odprodeje významně omezí vertikálně integrované činnosti společnosti TAP Air Portugal, které jsou vedlejší k letecké dopravě, Portugalsko se domnívá, že představují přípustné opatření k omezení narušení hospodářské soutěže podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

3.3.2. *Omezení velikosti a zmrazení letadlového parku*

(79) Plán restrukturalizace předpokládá také snížení kapacity v důsledku změny velikosti letadlového parku, zefektivnění sítě a přizpůsobení se poklesu poptávky. Do února 2021 již společnost TAP Air Portugal snížila počet letadel ze 108 na [90–100]. Portugalsko se zavazuje, že během provádění plánu restrukturalizace a do roku 2025 včetně nepřesáhne počet letadel společnosti TAP Air Portugal [90–100].

3.3.3. *Uvolnění letištních časů*

(80) Vzhledem zejména k tomu, že společnost TAP Air Portugal disponuje vysokým podílem letištních časů na své silně přetížené lisabonské základně (32. bod odůvodnění) ([40]), má Komise za to, že pro účely tohoto rozhodnutí bude mít společnost TAP Air Portugal po restrukturalizaci významné tržní postavení, pokud jde o poskytování služeb osobní letecké dopravy na letišti v Lisabonu.

(81) V tomto ohledu předložilo Portugalsko dne 3. prosince 2021 dodatečný strukturální závazek týkající se dalšího omezení účinků podpory narušujících hospodářskou soutěž v oblasti poskytování služeb osobní letecké dopravy na trasách na/z letiště Lisabon, přičemž se očekává, že si společnost TAP Air Portugal po restrukturalizaci zachová významné tržní postavení.

(82) Portugalsko se konkrétně zavázalo, že společnost TAP Air Portugal převede balíček až osmnácti letištních časů denně (zimní a letní sezóna) jinému leteckému dopravci (skutečnému nebo potenciálnímu konkurentovi), aby na letišti v Lisabonu mohl zřídit novou základnu ([41]) nebo rozšířit svou stávající základnu (dále jen „příjemce nápravných opatření“) ([42]).

(83) Letištní časy, které společnost TAP Air Portugal poskytne příjemci nápravných opatření v době podpisu dohody o převodu letištních časů, budou odpovídat letištním časům požadovaným příjemcem nápravných opatření +/– 20 minut u letů na krátké vzdálenosti a +/– 60 minut u dálkových letů. V případě, že by společnost TAP Air Portugal neměla letištní časy v příslušném časovém úseku k dispozici, nabídne společnost TAP Air Portugal převedení letištních časů odpovídajících co nejvíce žádosti příjemce nápravných opatření.

(84) Výjimečně nebude společnost TAP Air Portugal povinna převést:

a) více než jeden letištní čas před 08:00 h (místního času) pro jedno letadlo, které příjemce nápravných opatření bázuje na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření;

b) více než polovinu všech letištních časů v rámci nápravných opatření do 12:00 h (místního času) a

c) více letištních časů do 20:00 h (místního času), než činí celkové letištní časy v rámci nápravných opatření minus jeden letištní čas pro jedno letadlo, které příjemce nápravných opatření bázuje na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření k provozování letů na krátké vzdálenosti.

(85) V případě, že je podána žádost o více než jeden letištní čas před 08:00 h (místního času) pro jedno bázované letadlo, více než polovinu celkových letištních časů v rámci nápravných opatření před 12:00 h (místního času) nebo více letištních časů do 20:00 h (místního času), než je celkový počet letištních časů v rámci nápravných opatření minus jeden letištní čas pro letadlo, které příjemce nápravných opatření bázuje na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření k provozování letů na krátké vzdálenosti, nabídne společnost TAP Air Portugal příjemci nápravných opatření nejbližší letištní čas po 8:00 h (místního času), po 12:00 h (místního času) resp. po 20:00 h (místního času).

(86) Časy příletu a odletu by měly být takové, aby v co největší míře umožňovaly příjemci nápravných opatření přiměřenou obrátku letadel, a to s přihlédnutím k obchodnímu modelu způsobilého potenciálního příjemce nápravných opatření a k omezením týkajícím se využití letadel.

(87) Portugalsko se zavázalo, že společnost TAP Air Portugal znovu nezíská od příjemce nápravných opatření odprodané letištní časy.

([40]) Taková kombinace faktorů (vysoký počet letištních časů na silně přetíženém letišti používaném jako základna) se nevyskytuje na žádném jiném letišti v EU, na které nebo z kterého společnost TAP Air Portugal poskytuje služby osobní letecké dopravy.

([41]) Základna znamená, že letadla jsou na letišti zaparkována přes noc a že se bázovaná letadla používají k provozování řady tras z tohoto letiště. U letů na krátké vzdálenosti to znamená, že prvním pohybem letadla je odlet z letiště v Lisabonu a posledním pohybem je přílet na lisabonské letiště.

([42]) Jak je blíže vysvětleno v 88. bodě odůvodnění, potenciální příjemci nápravných opatření se musí zavázat, že na letišti v Lisabonu budou bázovat letadla s využitím letištních časů převedených ze společnosti TAP Air Portugal. Požadavek týkající se provozování nové nebo rozšířené základny na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů převedených v rámci nápravných opatření je odůvodněn relativním stupněm konkurenčního tlaku vyvíjeného na tradiční dopravce ze strany bázovaných i ostatních leteckých dopravců.

(88) Aby byl potenciální příjemce nápravných opatření způsobilý:

a) musí být leteckým dopravcem, který je držitelem provozní licence vydané členským státem EU/EHP;

b) nesmí být závislý na společnosti TAP Air Portugal a být s ní ve spojení;

c) nesmí se na něj vztahovat nápravná opatření v oblasti hospodářské soutěže po obdržení rekapitalizačního nástroje v souvislosti s krizí COVID-19 ve výši více než 250 milionů EUR;

d) musí se zavázat k provozování počtu letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření do konce plánu restrukturalizace. Potenciální příjemci nápravných opatření ve svých návrzích uvedou počet letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření; ([43]) Za účelem přijetí závazku týkajícího se bázování letadel s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření se musí potenciální příjemce nápravných opatření zavázat k dodržování platných unijních a vnitrostátních pracovněprávních předpisů, jak je jako relevantní vykládají soudy EU ([44]).

(89) Příjemce nápravných opatření bude schválen Komisí na základě transparentního a nediskriminačního výběrového řízení (výzva k podávání návrhů).

(90) Komisi bude nápomocen dohlížející správce, který bude jmenován bezprostředně po přijetí tohoto rozhodnutí.

(91) Výzvu k podávání návrhů zveřejní dohlížející správce v dostatečném předstihu před zahájením obecného postupu přidělování letištních časů pro každou sezónu IATA, dokud Komise neschválí příjemce nápravných opatření, a bude náležitě inzerována.

(92) Komise, jíž je nápomocen dohlížející správce, obdržené návrhy posoudí. Návrhy může zamítnout, pokud nejsou důvěryhodné z hospodářského nebo provozního hlediska nebo z hlediska práva EU v oblasti hospodářské soutěže.

(93) V případě konkurenčních návrhů Komise v sestupném pořadí upřednostní potenciální příjemce nápravných opatření, kteří zejména: i) od zahájení provozu do konce plánu restrukturalizace poskytnou největší kapacitu sedadel s ohledem na bázovaná letadla, která využívají letištní časy v rámci nápravných opatření, a ii) budou obsluhovat největší počet destinací přímými lety provozovanými bázovanými letadly využívajícími letištní časy v rámci nápravných opatření od zahájení provozu do konce plánu restrukturalizace (přímé spojení bez ohledu na četnost).

(94) Pokud by Komise po posouzení obou kritérií dospěla ke stejnému nebo podobnému hodnocení několika návrhů (vázaných nabídek), upřednostní návrh, který vyhodnotí jako nejlepší společnost TAP Air Portugal (která může použít jakákoli kritéria podle svého výběru, pokud jsou transparentní).

(95) Krátce po rozhodnutí Komise o vyhodnocení návrhů uzavře společnost TAP Air Portugal s potenciálním příjemcem nápravných opatření, který se umístil nejvýše, dohodu o převodu letištních časů, kterou posoudí dohlížející správce a schválí Komise, přičemž příjemce nápravných opatření potvrdí, že má v úmyslu zřídit základnu nebo rozšířit svou základnu na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření.

(96) Letištní časy převede společnost TAP Air Portugal na příjemce nápravných opatření bezplatně podle článku 8b nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([45]) (dále jen „nařízení o letištních časech“).

([43]) Komise posoudí provozní a finanční důvěryhodnost návrhů předložených potenciálními příjemci nápravných opatření, včetně obchodního plánu pro provozování letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření. Aby mohl být potenciální příjemce nápravných opatření schválen, bude muset prokázat provozní a finanční důvěryhodnost obchodního plánu pro svou novou nebo rozšířenou lisabonskou základnu. Aby se však předešlo pochybnostem, závazek týkající se provozování určitého počtu letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření není podmínkou pro jejich skutečný převod nebo pro jejich využití uložené příjemci nápravných opatření po jeho schválení. Jinými slovy, jakmile je příjemce nápravných opatření schválen, jsou letištní časy v rámci nápravných opatření převedeny bezpodmínečně a příjemce nápravných opatření je může využívat libovolně.

([44]) Viz např. rozsudek ve spojených věcech Nogueira, C-168/16 a C-169/16, EU:C:2017:688.

([45]) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1). V článku 8b je stanoveno: „*Nárok na sérii letištních časů zmíněný v čl. 8 odst. 2 není důvodem pro vznik nároků na kompenzaci při jejich omezení, vyhrazení nebo zrušení při použití práva Společenství, zejména pravidel Smlouvy, která se vztahují k letecké dopravě. Tímto nařízením nejsou dotčeny pravomoci orgánů veřejné moci požadovat převedení letištních časů mezi leteckými dopravci a určovat, jak jsou tyto letištní časy přidělovány v souladu s vnitrostátními právními předpisy o hospodářské soutěži nebo články 81 nebo 82 Smlouvy nebo nařízením Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků. Tyto převody se mohou uskutečnit jen bez peněžní náhrady.*“

(97) Letištní časy budou nabídnuty k převodu do konce období restrukturalizace (konec roku 2025, viz 27. bod odůvodnění). Bez ohledu na okolnosti nebude po skončení období restrukturalizace vyhlášena žádná výzva k podávání návrhů.

3.3.4. *Zákaz nabývání a reklamy*

(98) Kromě odprodeje aktiv a opatření k snížení tržní kapacity a omezení přítomnosti na trhu předložilo Portugalsko závazky, podle nichž se příjemce během období restrukturalizace zdrží i) získávání akcií jakékoli společnosti, výjimkou jsou případy, kdy je to nezbytné k zaručení jeho dlouhodobé životaschopnosti, a s výhradou schválení Komisí, a ii) propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění svých produktů a služeb na trh.

4. **PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN**

(99) Ve stanovené lhůtě do 6. září 2021 podaly třetí strany 39 odpovědí na výzvu k podání připomínek. Čtyři další podání byla předložena po uplynutí lhůty. Připomínky předložené včas zahrnovaly věcné podání dvou přímých konkurentů – společností Ryanair a Euroatlantic Airways (EAA) – a obchodních partnerů, jako jsou cestovní kanceláře, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu nebo jejich sdružení (13), velké hotelové skupiny (1), agentury pro prodej přepravních dokladů (2), dodavatelé (1), provozovatelé letišť/úřady pro řízení provozu (2). Další podání pocházela od vládních orgánů, jako jsou zastoupení několika brazilských států, jakož i brazilské ministerstvo cestovního ruchu (8), a od subjektů podporujících cestovní ruch a obchodní nebo kulturní výměny (10).

(100) Všechny třetí strany s výjimkou dvou přímých konkurentů a jedné další strany obecně podporují podporu na restrukturalizaci a potvrzují důležitou úlohu, kterou společnost TAP Air Portugal hraje v dopravním spojení Portugalska s Unií a dalšími regiony světa a v portugalském hospodářství.

4.1. **Připomínky konkurentů**

4.1.1. *Ryanair*

Přínos k řádně definovanému cíli společného zájmu

(101) Společnost Ryanair nesouhlasí s předběžným zjištěním Komise, že podpora na restrukturalizaci přispívá k cíli společného zájmu. Podle názoru společnosti Ryanair neexistují žádné důkazy o riziku narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat, jelikož služby společnosti TAP Air Portugal opakují konkurenti, kteří na ně navazují. Společnost Ryanair konkrétně zajišťuje také spojení do destinací mimo EU, jako je Izrael, Turecko nebo Ukrajina. Společnost Ryanair rovněž uvedla, že z portugalských letišť provozuje lety do Maroka a Spojeného království.

(102) Společnost Ryanair dále nesouhlasí s tvrzením, že jiní významní letečtí dopravci EU, kteří by nabízeli mezikontinentální spojení přes Lisabon, působí podle modelu centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí, a proto by přepravovali cestující z Portugalska na svá uzlová letiště v jiných členských státech namísto zřízení jiného uzlového letiště v Portugalsku. Za tímto účelem společnost Ryanair tvrdí, že hlavní destinace ve velké vzdálenosti (např. New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubaj) jsou obsluhovány rovněž velkými mezinárodními dopravci, jako jsou American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways a Emirates přímo z Lisabonu, zatímco společnost TAAG Angola Airlines by nabízela přímé lety mezi Lisabonem a Luandou. Podle názoru společnosti Ryanair by bylo nadále možné létat do těchto destinací z Portugalska bez přestupu nebo tranzitu přes uzlové letiště jiné letecké společnosti i v případě, že by společnost TAP Air Portugal ukončila provozování některých dálkových tras.

(103) Podle společnosti Ryanair provozuje několik konkurentů stejné linky jako společnost TAP Air Portugal na vnitrostátním trhu, do autonomních regionů Madeira a Azory, do dalších portugalsky mluvících zemí a diaspory, jakož i do dalších zemí v Evropě i mimo ni. Kromě společnosti TAP Air Portugal by spoje z Portugalska do autonomních regionů Madeira a Azory zajišťovalo i několik dalších leteckých společností, jako jsou Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores a Azores Airlines.

(104) V této souvislosti společnost Ryanair tvrdí, že by společnost TAP Air Portugal čelila na vnitrostátních trasách hospodářské soutěži rovněž ze strany vysokorychlostního železničního systému nebo meziměstských autobusových společností, jako je společnost Flixbus, které mohou i nadále zajišťovat dopravní spojení v celém Portugalsku a jeho regionech.

(105) Společnost Ryanair uvádí, že se společností TAP Air Portugal přímo soutěží na velkém počtu linek spojujících dvojice měst podle místa odletu/místa určení. Na podporu svých zjištění předložila společnost Ryanair přílohy s údaji o „linkách spojujících dvojice portugalských měst, na nichž společnosti Ryanair a TAP soutěžily v roce 2020“, a „evropských linkách a konkurentech společnosti TAP v březnu 2021“. Společnost Ryanair tvrdí, že skupina Ryanair v roce 2019 soutěžila na 17 linkách společnosti TAP Air Portugal spojujících dvojice měst, v roce 2020 na 29 linkách a v roce 2021 na 24 linkách, což je mnohem více než u kterékoli jiné letecké společnosti. Společnost Ryanair rovněž předložila studii ([46]) vypracovanou na žádost společnosti Ryanair. Studie analyzuje velikost a původ provozních licencí největších leteckých společností na řadě významných evropských trhů. Zahrnuje celkovou vnitroevropskou kapacitu nabízenou v letech 2014 a 2019 a stávající prognózy pro rok 2021. Kromě určení podílů hlavních leteckých společností v těchto letech se studie zabývala pětiletým tempem růstu hlavních trhů v letech 2014 až 2019, přispěním předních leteckých společností k tomuto růstu a celkovým růstem linek obsluhovaných leteckými společnostmi v témže období. Tento postup pak opakuje pro dva roky končící rokem 2021, jak se v současnosti předpokládá. Pokud jde konkrétně o Portugalsko, studie zjistila, že nízkonákladoví dopravci v letech 2014 až 2019 zvýšili kapacitu sedadel o 44,3 %, přičemž na další společnosti, které nejsou hlavními domovskými leteckými společnostmi, připadá dalších 29,3 % růstu. Podle studie zajistily dvě hlavní domovské portugalské letecké společnosti v tomto pětiletém období pouze 26,4 % růstu. Studie konstatuje, že pokud jde o dopravní spojení, nízkonákladoví dopravci si během téhož pětiletého období opět vedli lépe, neboť tito dopravci doplnili své kombinované sítě o 199 nových tras. Pro srovnání, dva hlavní portugalští dopravci snížili počet svých linek dohromady o dvanáct. Pokud jde o vnitroevropské, zahraniční trasy, příslušný počet činil +199 oproti –10. Tento rozdíl je údajně pro hlavní portugalské dopravce zklamáním, neboť kontrolují 30 % celkového trhu a 65 % domácího trhu, pokud jde o kapacitu sedadel. Studie rovněž nabízí tabulku s prognózou nízkonákladových dopravců, že během pandemie zvýší svůj podíl na portugalském trhu. Na základě sedmi zjištění dospěla studie k závěru, že historie podpory tradičních „vlajkových dopravců“ na vnitrostátní úrovni nepřinesla ani vyšší růst, ani větší dopravní spojení, a dodává, že pro otevřenější trhy učinili více celoevropští nízkonákladoví dopravci.

(106) Společnost Ryanair rovněž sdělila, že Portugalsko je jedním z cílů rozšíření činnosti skupiny Ryanair. V této souvislosti jsou podle společnosti Ryanair trasy, na kterých si skupina Ryanair a společnost TAP Air Portugal přímo konkurují, hospodářsky významné. Skupina Ryanair a společnost TAP Air Portugal by přímo soutěžily zejména na mezinárodních linkách do důležitých měst, včetně Londýna, Berlína, Dublinu, Paříže, Říma, Milána a Vídně, které jsou hospodářsky důležité, neboť spojují Portugalsko s největšími a nejbohatšími městy v Evropě. Společnosti Ryanair a TAP Air Portugal budou soutěžit i na vnitrostátních linkách spojujících například města Lisabon, Ponta Delgada a Terceira.

(107) V souvislosti s přínosem k řádně definovanému cíli společného zájmu společnost Ryanair tvrdí, že rozhodnutí o zahájení řízení nevysvětlilo, proč je společnost TAP Air Portugal systémovým podnikem, a dokonce ani nepoužívá přídavné jméno „systémový“. Podle společnosti Ryanair by vzhledem k tomu, že se evropské letecké společnosti nyní vymanily z krize, byla zrušená kapacita jedné letecké společnosti rychle nahrazena jinými leteckými společnostmi, které by se snažily využít svou přebytečnou kapacitu a provozovat svou činnost efektivněji.

(108) Společnost Ryanair je toho názoru, že některé činnosti společnosti TAP Air Portugal sice skutečně mají systémovou povahu, Komise však neurčila, zda by takovéto systémové činnosti nemohly být zachovány zmenšením skupiny a omezením či zrušením nesystémových nebo ztrátových činností. Podle společnosti Ryanair již totiž další letecké společnosti a poskytovatelé dopravních služeb hrají důležitou úlohu v dopravním spojení Portugalska a jeho regionů a mohou poskytovat stejnou službu jako společnost TAP Air Portugal a v případě jejího odchodu z trhu by mohli převzít službu poskytovanou touto společností.

(109) Závěrem společnost Ryanair předpokládá, že společnost TAP Air Portugal bude postupně nahrazena efektivnějšími leteckými společnostmi, které již nyní slouží společnému zájmu. Její restrukturalizace by proto nesloužila společnému zájmu, protože by tento proces ohrozila.

([46]) „*Lading market shares in key European passenger markets*“ (Podíly na trhu nakládky na klíčových evropských trzích osobní dopravy), 10. srpna 2021, studie vypracovaná v souvislosti s odvoláním společnosti Ryanair proti rozhodnutí Evropské komise ze dne 23. dubna 2021 o státní podpoře SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID-19: odškodnění společnosti TAP Portugal; autor Mark Simpson, analytik letecké společnosti Goodbody, Spojené království.

Dlouhodobá životaschopnost společnosti TAP Air Portugal

(110) Společnost Ryanair za prvé namítá, že 73. bod odůvodnění a oddíl 2.3.3 rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkají dlouhodobé životaschopnosti, jsou značně redakčně upraveny a všechny finanční údaje a chronologické milníky plánu restrukturalizace byly vypuštěny. Kvůli nedostatečným informacím proto společnost Ryanair nemůže předložit podrobné připomínky. Společnost Ryanair však obecně připomíná, že problémy společnosti TAP Air Portugal vyplývají ze závratného růstu, který společnost TAP nebyla bez dostatečné konkurenceschopnosti schopna využít k vytváření příjmů a pokrytí svých nákladů. V této souvislosti se zdá, že plán společnosti TAP Air Portugal na obnovení růstu kapacity, jakmile se tržní podmínky stanou opět normálními, opakuje neúspěšnou strategii, která především vedla k potížím společnosti TAP Air Portugal.

Vhodnost podpory

(111) Společnost Ryanair zastává názor, že by ověření splnění této podmínky vyžadovalo srovnání různých dostupných možností, aby bylo možné určit možnost, která nejméně narušuje hospodářskou soutěž. V rozhodnutí o zahájení řízení však nebyly uvedeny jiné možnosti, které zahrnují či nezahrnují státní podporu, a podpora nebyla porovnána s těmito jinými možnostmi, proto nebylo ověřeno, zda je podpora vhodná.

Přiměřenost podpory

(112) Pokud jde o přiměřenost podpory na restrukturalizaci, společnost Ryanair tvrdí, že rozhodnutí o zahájení řízení neobsahuje žádný důkaz o snahách společnosti TAP SGPS získat soukromé finanční prostředky. Společnost Ryanair se domnívá, vzhledem k tomu, že nebylo zjištěno, že společnost TAP SGPS neměla před poskytnutím podpory přístup na finanční trhy, zdá se její nedostatečný přístup po poskytnutí podpory dvojnásob sporný. Společnost Ryanair dále tvrdí, že by společnost TAP SGPS měla být schopna získat soukromé finanční prostředky po provedení opatření týkajících se vlastního kapitálu, a proto je „rezerva“ ve výši […] milionů EUR nadměrná. Společnost Ryanair si rovněž stěžuje na nedostatek finančních údajů v rozhodnutí o zahájení řízení, které by zúčastněným stranám umožnily podrobně posoudit přiměřenost výše podpory.

(113) Společnost Ryanair kriticky podotýká, že rozhodnutí o zahájení řízení neodůvodňuje domněnku Portugalska, že finanční rating společnosti Standard & Poor's B- znemožní půjčování na finančních trzích. Podle společnosti Ryanair Portugalsko nepopsalo žádný konkrétní neúspěšný pokus společnosti TAP o získání financování, ani nevysvětlilo, proč nebyl k dispozici kolaterál k zajištění dluhu. Podle názoru společnosti Ryanair by portfolio letištních časů a dalších aktiv společnosti TAP Air Portugal představovalo významné zajištění.

(114) Pokud jde o sdílení nákladů, společnost Ryanair vyjadřuje obavu, že se zbývajícímu soukromému akcionáři (společnosti HPGB) dostane příznivého zacházení. Podle společnosti Ryanair neobsahovalo rozhodnutí o zahájení řízení žádné faktické údaje, které by společnosti Ryanair umožnily vyjádřit se ke splnění podmínky týkající se sdílení nákladů ze strany společnosti HPGB, a tím více dalších partnerů společnosti TAP SGPS.

Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže

(115) Společnost Ryanair souhlasí se zjištěním Komise, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže nejsou odůvodněná a jeví se jako nedostatečná, a to i na základě nedostatečných informací uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení.

(116) Pokud jde o uvolnění letištních časů, společnost Ryanair tvrdí, že obrovský rozsah poskytnuté podpory a nedostatečná výše vlastního příspěvku hovoří pro odprodeje letištních časů, které zdaleka přesahují úroveň odprodejů společnosti Lufthansa ([47]).

(117) Podle názoru společnosti Ryanair by odprodej letištních časů na letišti v Lisabonu ve stejném rozsahu jako odprodej letištních časů v rozhodnutí týkajícím se společnosti Lufthansa (24 letištních časů denně) nepoškodil dopravní spojení Portugalska (včetně Brazílie) ani provoz uzlového letiště společnosti TAP Air Portugal (např. tím, že by její linky byly proděleční). Společnost Ryanair se domnívá, že pokud by společnosti TAP Air Portugal bylo umožněno zachovat letištní časy, které by nemohla využít například v důsledku ztráty provozu nebo omezení letadlového parku, znamenalo by to hromadění vzácných zdrojů, a proto by odprodej letištních časů měl být přinejmenším úměrný zmenšení velikosti letadlového parku společnosti TAP Air Portugal. Poptávka životaschopných leteckých společností na letištích v Lisabonu a Portu po letištních časech je mimoto vysoká.

([47]) Rozhodnutí Komise ze dne 25. června 2020 ve věci SA.57153 (2020/N) – COVID-19 – podpora společnosti Lufthansa (Úř. věst. C 397, 20.11.2020, s. 1).

(118) Za tímto účelem společnost Ryanair navrhuje, aby Komise zvážila v případě společnosti TAP Air Portugal vhodnou velikost, která zajistí odpovídající dopravní spojení Portugalska, a neměla by vylučovat hypotézu, že by vhodná velikost pro společnost TAP Air Portugal mohla znamenat odchod z trhu. Podle názoru společnosti Ryanair by Komise neměla předem vyloučit scénář, podle něhož by společnost TAP Air Portugal poskytovala pouze dálkové služby a jiné letecké společnosti (včetně nízkonákladových) by působily v rámci společného označování linek nebo dokonce jako faktičtí provozovatelé stávajících sběrných linek do Lisabonu.

(119) Pokud jde o zmrazení kapacit a omezení činnosti, společnost Ryanair tvrdí, že v rozhodnutí o zahájení řízení není dostatečně přezkoumán scénář týkající se zmenšení velikosti.

4.1.2. *EAA*

(120) Na úvod společnost EAA tvrdí, že schválením zákona o veřejném státním rozpočtu na rok 2021 v listopadu 2020, v němž portugalská vláda vyčlenila pro společnost TAP SGPS finanční podporu ve výši 500 milionů EUR, se portugalský stát zavázal poskytnout veřejné prostředky, jež společnost EAA považuje za státní podporu, která nebyla oznámena Komisi.

(121) Společnost EAA si stěžuje na diskriminační zacházení ve prospěch společnosti TAP SGPS, když stát poskytl společnosti TAP SGPS finanční podporu na její restrukturalizaci. Jako podkladové informace společnost EAA uvádí, že opakovaně žádala Portugalsko o přiměřenou podporu. Navzdory maximálnímu úsilí společnosti EAA a představení výhod pro hospodářství se Portugalsko odmítlo seznámit s fakty a žádnou smysluplnou pomoc neposkytlo.

(122) Společnost EAA rovněž uvádí, že na svých 8 500 letech přepravila celkem více než 1,4 milionu cestujících, z toho 430 000 (což odpovídá 30 % celkového počtu cestujících v tomto období) bylo z/do Portugalska. Byla první portugalskou leteckou společností, která zahájila charterové lety do severní Brazílie, a když společnost TAP Air Portugal zahájila pravidelné lety do tohoto regionu a nabídla cestovním kancelářím velmi nízké sazby, našla si společnost EAA nové příležitosti. V roce 2020 se v důsledku pandemie COVID-19 hlavní činnost společnosti EAA přesunula na charterové operace.

Vhodnost nástroje podpory

(123) Podle názoru společnosti EAA je cílem podpory na restrukturalizaci poskytnout podporu likvidity pro provádění plánu restrukturalizace a vyrovnat záporný vlastní kapitál společnosti TAP SGPS. Dotyčná podpora je však strukturována především jako vlastní kapitál a částečně jako záruka, která bude v případě nepříznivého scénáře rovněž přeměněna na vlastní kapitál, nebude-li dosaženo přístupu na kapitálové trhy. Tento nástroj podpory se nejeví jako vhodný, neboť překračuje rámec toho, co je nezbytné. K usnadnění přístupu na kapitálové trhy a obnovení likvidity a solventnosti společnosti TAP SGPS by postačovalo opatření méně narušující hospodářskou soutěž ve formě finanční záruky, jež nemá povahu vlastního kapitálu. Společnost TAP SGPS by tak musela hledat vlastní způsoby financování, a dosáhnout tak i cílů vlastního příspěvku.

Přiměřenost podpory

(124) Společnost EAA sdílí obavy, které Komise vyslovila ve svých předběžných zjištěních ohledně přiměřenosti podpory, zejména to, zda společnost TAP SGPS poskytne dostatečnou výši vlastních příspěvků. Společnost EAA vyjadřuje navíc znepokojení nad tím, že Portugalsko již předpokládá poskytnutí náhrady škody podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.

(125) Stejně jako společnost Ryanair si i společnost EAA také stěžuje na nadměrnou redakční úpravu rozhodnutí o zahájení řízení, což znemožňuje podat smysluplné připomínky k přiměřenosti.

Opatření v oblasti hospodářské soutěže, která jsou opodstatněná v případě společnosti TAP Air Portugal

(126) Společnost EAA sdílí obavy Komise, že ukončení ztrátových činností nestačí k řešení narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou na restrukturalizaci, a tvrdí, že opatření navržená portugalskou vládou v plánu restrukturalizace nepostačují k odstranění narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou. Podle názoru společnosti EAA jsou vzhledem k výši podpory poskytnuté společnosti TAP Air Portugal zapotřebí komplexnější opatření k omezení narušení hospodářské soutěže. Za tímto účelem společnost EAA určila řadu opatření, která by měla být kumulativně považována za nezbytná k omezení narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou tohoto rozsahu, druhu a povahy.

(127) Společnost EAA rovněž předkládá konkrétní návrhy týkající se opatření v oblasti hospodářské soutěže. Zejména navrhuje, aby společnost TAP Air Portugal snížila svůj podíl na trasách, na nichž je přítomna rovněž společnost EAA, a aby se společností EAA uzavřela dohody o společném označování linek u letů z Portugalska do destinací Sv. Tomáš a Princův ostrov a Guinea-Bissau. Společnost EAA uvádí, že je jediným portugalským provozovatelem, který byl od roku 2008 schopen soustavně provozovat přímé lety do destinace Sv. Tomáš a Princův ostrov. Společnost TAP Air Portugal mimoto od Vánoc v roce 2013 a po další tři roky pozastavila lety do Guineje-Bissau z bezpečnostních důvodů a v tomto období byla společnost EAA jediným portugalským provozovatelem, který byl schopen zajistit spojení mezi těmito zeměmi a v konečném důsledku i s portugalsky mluvícím světem. Společnost EAA dále navrhuje, aby Komise požadovala závazek, že společnost TAP Air Portugal nebude uplatňovat predátorské cenové praktiky na linkách do destinací Sv. Tomáš a Princův ostrov a Guinea-Bissau, na nichž budou společnosti TAP Air Portugal a EAA přímo soutěžit.

(128) Společnost EAA požaduje, aby společnost TAP Air Portugal nevyužívala státní podporu k otevření nových tras ve srovnání s těmi, které byly provozovány před pandemií, a aby omezila četnost letů do ziskových destinací. Společnost EAA dále navrhuje, aby společnost TAP Air Portugal snížila s ohledem na vymezené ziskové destinace podíl svých letištních časů o jednu třetinu s cílem umožnit vstup dalším leteckým společnostem, včetně EAA. Společnost EAA mimoto zastává názor, že společnost TAP Air Portugal musí zrušit všechny linky, které začala provozovat během pandemie.

(129) Společnost EAA Komisi rovněž vyzývá, aby zvážila další dva závazky, a to závazek, že společnost TAP Air Portugal nerozšíří své působení o nové činnosti, jako je náklad a cestující, včetně společně se společností Portugalia, a druhý závazek, že společnost TAP Air Portugal ukončí charterové lety a nebude nabízet charterové lety cestovním kancelářím ani jiným zákazníkům (např. sportovním týmům).

(130) Společnost EAA hodnotí kladně plány společnosti TAP Air Portugal na snížení kapacity, pokud jde o počet letadel, a navrhuje dodatečný závazek, že společnost TAP Air Portugal nebude po dobu nejméně pěti let pořizovat žádná nová letadla za účelem rozšíření svého letadlového parku.

(131) Společnost EAA se obecně vyjadřuje rovněž k hospodářské soutěži v odvětví letecké dopravy v Portugalsku. Podle společnosti EAA by Portugalsko mělo upřednostňovat vstup nových konkurentů a rozšiřování činnosti stávajících malých konkurentů tím, že menším provozovatelům udělí povolení provozovat hlavní nákladní trasy, jež v současnosti provozuje společnost TAP Air Portugal, aby na těchto trasách mohly soutěžit i jiné (portugalské) společnosti.

4.2. **Připomínky jiných třetích stran**

(132) S výjimkou Obchodní komory v Portu ostatní třetí strany podpořily státní zásah ve prospěch společnosti TAP SGPS. Důkazy předložené jinými třetími stranami prokazují, že společnost TAP Air Portugal zajišťuje lepší dopravní spojení a hospodářskou soutěž. Obchodní partneři a vládní orgány zdůrazňují zejména toto:

— objem a význam osobní letecké dopravy mezi Portugalskem a portugalsky mluvícími zeměmi, kterou zajišťuje společnost TAP Air Portugal, jakož i neustále rostoucí segment služebních cest na základě kulturních a/nebo historických vazeb ([48]),

— význam služeb poskytovaných společností TAP Air Portugal pro rozvoj cestovního ruchu a obecněji hospodářství nejen Portugalska, nýbrž i dalších oblastí světa, jako jsou Kapverdy nebo Brazílie ([49]),

([48]) Viz podání: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), brazilského ministerstva cestovního ruchu; vlád různých států Brazílie.

([49]) Viz podání: brazilského ministerstva cestovního ruchu; vlád různých států Brazílie.

— specifičnost a jedinečnost sítě společnosti TAP Air Portugal, která zohledňuje politické, hospodářské, kulturní a historické vazby Portugalska a EU s řadou třetích zemí, rozmanitost poskytovaných spojení (deset různých destinací v Brazílii, včetně nedostatečně obsluhovaných regionů Nordeste; spojení s několika ostrovy Kapverdského souostroví; jedinečné spojení s africkými zeměmi hovořícími portugalsky, jakož i výhodnou zeměpisnou (periferní) polohu uzlového letiště v Lisabonu, jež umožňuje zkrátit dálkové lety a přilákat do Portugalska zahraniční turisty/klienty ([50]),

— význam, jaký má pro Portugalsko letecká společnost s dostatečnou dimenzí, aby mohla vytvořit a udržet ([51]) své uzlové letiště v Lisabonu, což se pokládá za klíčové pro rozvoj dopravního spojení s portugalsky mluvícími zeměmi (Brazílie, portugalsky mluvící africké země),

— význam dlouhodobých a dobrých vztahů se společností TAP Air Portugal pro jejich činnost/činnost jejich členů/zákazníků, pro rozvoj odvětví cestovního ruchu a posílení obchodních a kulturních vazeb mezi Portugalskem a dalšími zeměmi,

— význam stability spojů, které zajišťuje národní dopravce.

(133) Obchodní komora v Portu odkazuje na prohlášení Portugalska, že společnost TAP Air Portugal je pilířem portugalského hospodářství, zejména proto, že přispívá k rozvoji odvětví cestovního ruchu v Portugalsku. Podle názoru Obchodní komory v Portu se však obyvatelstvo, hospodářská činnost a odvětví cestovního ruchu soustřeďují nejen v Lisabonu, nýbrž také na ostrovech Azory a Madeira, jakož i na severu a jihu země. V této souvislosti se Obchodní komora v Portu vyjadřuje kriticky k tomu, že územní soudržnost a služby pro odvětví cestovního ruchu v celé zemi zjevně v plánu restrukturalizace chybí, přičemž byly předloženy přinejmenším v době poskytnutí podpory na záchranu.

(134) Obchodní komora v Portu ve svém dopise uznává význam lisabonského uzlového letiště. Podle jejího názoru lze leteckého spojení a ochrany hospodářských činností, včetně odvětví cestovního ruchu, nejlépe dosáhnout dvěma způsoby. Za prvé, letištní časy společnosti TAP Air Portugal by měly být přiděleny společnosti bez závazků a podílů v jiných společnostech. To by zajistilo, že by z Portugalska mohly být provozovány dálkové lety, u nichž zeměpisná poloha země poskytuje konkurenční výhodu, aniž by obyvatelům Portugalska vznikly ztráty. Za druhé, s ohledem na vnitrostátní a evropské lety by měla být poskytnuta podpora k přilákání tras na konkurenčním trhu (prostřednictvím nabídkového řízení otevřeného pro provozovatele, kteří projeví zájem).

(135) Obchodní komora v Portu mimoto sdílí pochybnosti vyslovené Komisí. Poukazuje zejména na to, že se snížení platů zaměstnanců příjemce jeví jako dočasné, neboť platnost kolektivní smlouvy nebyla zrušena, nýbrž pouze pozastavena. Rovněž tvrdí, že minulé výsledky společnosti TAP SGPS (a společnosti TAP Air Portugal) z hlediska výkonnosti a vývoje vlastního kapitálu za posledních jedenáct let nejsou takové, aby bylo možné důvodně předpokládat, že jejich přispění k plánu restrukturalizace bude vyšší.

(136) Pokud jde o vztah mezi vnitrostátními letišti, Obchodní komora v Portu uvádí, že na rozdíl od situace na letištích Porto a Faro, kde je přítomnost společnosti TAP Air Portugal malá, na letišti Lisabon má společnost TAP Air Portugal dominantní postavení, a to na úkor ostatních dvou vnitrostátních letišť a obyvatelstva a hospodářských činností, které obsluhuje a které jsou na ni závislé.

([50]) Viz podání: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; brazilského ministerstva cestovního ruchu; vlád různých států Brazílie; města Lisabon.

([51]) APAVT; Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

5. VYJÁDŘENÍ PORTUGALSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

5.1. Potřeba zajistit dopravní spojení

(137) Portugalské orgány zdůrazňují, že z celkem 40 zúčastněných stran, které reagovaly na rozhodnutí o zahájení řízení, předložily pouze tři negativní připomínky a vyslovily obavy ohledně poskytnutí podpory na restrukturalizaci společnosti TAP SGPS. Velká většina obdržených připomínek potvrdila význam společnosti TAP SGPS a potřebu zajistit její dlouhodobou životaschopnost. Portugalské orgány proto zdůrazňují, že podpora na restrukturalizaci ve prospěch společnosti TAP SGPS jednoznačně přispívá k řádně definovanému cíli společného zájmu vzhledem k tomu, že společnost TAP Air Portugal nepochybně hraje klíčovou úlohu, pokud jde o dopravní spojení Portugalska a portugalské hospodářství, jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení. Úzké spojení společnosti TAP Air Portugal s odvětvím cestovního ruchu v Portugalsku, které má velký význam pro hospodářství země a její oživení po krizi v roce 2008, bude mít v období po pandemii COVID-19 prvořadý význam. Služby poskytované společností TAP Air Portugal zajišťují dopravní spojení s portugalsky mluvícími zeměmi a se zeměmi s významnými portugalskými komunitami, které nemohou snadno nahradit jiní letečtí dopravci, zejména nízkonákladoví.

(138) Na rozdíl od toho, co uvádí společnost Ryanair, ostatní letecké společnosti nabízejí z Lisabonu některé dálkové lety, avšak s omezenou četností a do malého počtu destinací. Linka do Bostonu byla v roce 2019 provozována společností Delta pouze krátce během vrcholné sezóny, zatímco společnost TAP Air Portugal poskytuje celoroční služby a pokračovala v tom i během krize. Společnost United obdobně provozovala linku do Washingtonu, DC pouze v letních sezónách a provoz ukončila, zatímco společnost TAP Air Portugal tam létá i nadále. Pokud jde o New York, společnost Delta provozovala celoroční lety jednou denně, během krize však počet omezila na tři lety týdně, zatímco společnost TAP Air Portugal provozuje linku dvakrát denně a nadále zajišťuje nezbytné dopravní spojení pro Portugalsko. Společnost United zajišťuje každodenní spoj, který byl zachován, společnost United a TAP Air Portugal jsou však součástí Star Alliance, a společnost United proto využívá návaznost na lety společnosti TAP Air Portugal na krátké vzdálenosti, což pomáhá udržet provozování této linky. Totéž platí pro lety společnosti Air Canada z Toronta a Montrealu. Zrušení provozu uzlového letiště společnosti TAP Air Portugal v Lisabonu by ohrozilo rovněž tyto služby Star Alliance.

(139) Připomínky společnosti Ryanair navíc obsahují několik nepřesností, které mohou být pro posouzení Komise zavádějící. Například společnost SATA Air Açores neprovozuje lety mezi Azory a pevninským Portugalskem (tak je tomu pouze v případě společnosti Azores Airlines) a mezi autonomními regiony Azory a Madeira neexistuje trajektové spojení. S výjimkou vnitrostátních letů v rámci pevninského Portugalska (v omezené míře) nelze většinu služeb poskytovaných společností TAP Air Portugal nahradit vysokorychlostním železničním systémem, meziměstskými autobusovými společnostmi nebo neexistujícími trajektovými spoji, zejména z toho důvodu, že tyto dopravní prostředky nejsou k dispozici pro destinace, do nichž společnost TAP Air Portugal létá.

(140) Portugalské orgány uvádějí, že žádná jiná letecká společnost provozující lety do/z Portugalska nemá rovnocennou úlohu, kterou v dohledné době nemohou zajistit alternativní letecké společnosti. To je aspekt, který společnosti Ryanair a EAA neberou v potaz při srovnávání provozu společnosti TAP Air Portugal s provozováním nízkonákladové letecké společnosti, která provozuje pouze vysoce ziskové spoje, nebo s provozováním převážně charterového leteckého dopravce a poskytovatele pronájmu s posádkou (letadlo, posádka, údržba, pojištění) s omezeným veřejným zájmem. Na rozdíl od toho, co naznačuje její vyjádření, nepředstavuje společnost Ryanair alternativu společnosti TAP Air Portugal. Jak již bylo uvedeno výše, […] z […] destinací nabízených společností TAP Air Portugal z Lisabonu nebylo v létě 2019 obsluhováno žádnou jinou leteckou společností, přičemž ve většině případů se jednalo o dálkové spoje se Severní a Jižní Amerikou, jakož i s Afrikou.

(141) I když je pravdou, že si společnosti Ryanair a TAP Air Portugal přímo konkurují na určitých mezinárodních linkách do řady velkých evropských měst, je třeba připomenout, že společnost Ryanair soutěží se společností TAP Air Portugal pouze na ziskovějších trasách a nezajišťuje dálkové spoje. Odchod společnosti TAP Air Portugal z trhu by přenechal ziskové lety na krátké vzdálenosti společnosti Ryanair a odstranil by jednoho konkurenta zajišťujícího mezikontinentální spojení s Lisabonem. Výsledkem by proto v podstatě byla menší konkurence jak na atraktivních, tak na méně atraktivních trasách.

(142) V případě společnosti EAA je třeba poznamenat, že letecká společnost nemá relevantní postavení na portugalském trhu, neboť je malým leteckým dopravcem se sedmi letadly zaměřeným na poskytování služeb (tzv. „pronájem s posádkou“, kdy je poskytnuto letadlo, údržba, posádka a pojištění) jiným leteckým společnostem a na charterové lety, což nejsou trhy, na nichž má společnost TAP Air Portugal relevantní postavení. Společnost EAA nemá přítomnost, zdroje ani organizaci, které jsou zapotřebí k nahrazení letecké společnosti, jako je TAP Air Portugal (např. společnost EAA nemá odpovídající prodejní a distribuční kapacity ani zdroje).

(143) Ačkoliv připomínky společnosti EAA naznačují určitý předpokládaný růst letadlového parku (který nebyl portugalským orgánům sdělen, neboť se jedná o důvěrné informace společnosti EAA), je nepravděpodobné, že by zmíněná společnost dosáhla velikosti letadlového parku srovnatelné s velikostí letadlového parku společnosti TAP Air Portugal. Jako malý letecký dopravce, který nemá významnou přítomnost na letišti v Lisabonu, by byly investice potřebné k tomu, aby společnost EAA mohla nahradit TAP Air Portugal, značné a v blízké budoucnosti jsou velmi nepravděpodobné. Vzhledem k zaměření společnosti EAA na poskytování služeb v oblasti pronájmu s posádkou jiným dopravcům, včetně společnosti TAP Air Portugal, portugalské orgány uvádějí, že by se úspěšná restrukturalizace společnosti TAP Air Portugal mohla promítnout do dalších smluv o poskytování služeb mezi těmito dvěma společnostmi.

5.2. **Vhodnost podpory**

(144) Portugalské orgány zopakovaly svůj závěr, že vzhledem k předchozí obtížné situaci společnosti TAP SGPS a dopadu pandemie COVID-19 zajišťuje státní podpora ve formě vlastního kapitálu společnosti TAP SGPS lepší finanční strukturu za účelem posílení její rozvahy.

(145) Pokud jde o připomínky společností Ryanair a EAA, portugalské orgány zdůrazňují, že podle bodu 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci si mohou členské státy zvolit formu podpory na restrukturalizaci. Přitom nejsou povinny provést vyčerpávající srovnání všech dostupných možností. Měly by posoudit povahu obtíží příjemce a vybrat vhodné nástroje k jejich řešení. Portugalské orgány provedly takovýto zevrubný přezkum a předložily jej Komisi k posouzení\. Opatření státní podpory oznámená Portugalskem byla vykládána tak, že poskytují podporu likvidity pro provádění opatření obsažených v plánu restrukturalizace a řeší zápornou majetkovou pozici společnosti TAP SGPS.

(146) Společnost TAP SGPS konkrétně akumulovala v letech 2006 až 2015 záporný vlastní kapitál akcionářů ve výši […] milionů EUR, a to zejména v důsledku […]. S ohledem na význam činnosti letecké společnosti pro příjmy společnosti TAP SGPS […]. Pokud jde o společnost TAP Air Portugal, i když letecká společnost z provozního hlediska vykazovala růstovou trajektorii, kvůli zahájení procesu transformace nebyla dosud schopna výrazně snížit své náklady ve srovnání s konkurenty a soustavně vykazovala nižší ziskovost v důsledku nižší efektivnosti a mimořádných nákladů.

(147) Proces transformace společnosti TAP Air Portugal byl navíc přerušen v důsledku celosvětové pandemie COVID-19 a následné hospodářské krize, což mělo v roce 2020 za následek akutní krizi likvidity, která vedla k poskytnutí podpory na záchranu portugalskými orgány. Již na konci roku 2020 analýza likvidity jednoznačně prokázala, že bez další státní podpory by společnost TAP Air Portugal dosáhla v letech 2021 a 2022 značné záporné čisté hotovostní pozice, pokud by nedošlo k oživení trhu.

(148) Jelikož dlužníci z řad leteckých společností, jako je TAP SGPS, neměli přístup na kapitálové trhy, bylo v roce 2020 jedinou dostupnou možností využití státního financování. Vedení společnosti TAP SGPS […]. Po vypuknutí pandemie COVID-19 však byly trhy dluhového financování pro letecké společnosti z velké části uzavřené, přičemž finanční instituce obecně výrazně snížily své úvěrové limity pro toto odvětví. V zájmu maximalizace likvidity se společnost TAP Air Portugal snažila prodat letadla, která společnost vlastnila ([…]). Ostatní aktiva […].

(149) Před postupnou státní podporou a navzdory úsilí společnosti TAP SGPS a diskusím s finančními institucemi a dalšími zúčastněnými stranami nebude za současných podmínek možné, aby společnost TAP SGPS získala dodatečné finanční prostředky na soukromých trzích, rozhodně nikoli před schválením plánu restrukturalizace. Portugalský stát, který je rovněž hlavním akcionářem, tak zbývá jako jediný životaschopný zdroj financování (nebo poskytovatel záruky za financování) společnosti.

(150) V této souvislosti vyvozují portugalské orgány s ohledem na nedostupnost kapitálových trhů pro společnost TAP SGPS v této fázi a na kapitálovou a likvidní pozici společnosti závěr, že státní podpora ve formě vlastního kapitálu poskytuje společnosti TAP SGPS lepší finanční strukturu k posílení její rozvahy. Ve spojení s prováděním opatření stanovených v plánu restrukturalizace (konkrétně opatření týkajících se restrukturalizace letadlového parku, sítě a nákladů) se očekává, že státní podpora usnadní společnostem TAP SGPS nebo TAP Air Portugal přístup na kapitálové trhy v období od […].

5.3. **Návrat k dlouhodobé životaschopnosti**

(151) Navzdory současné nejistotě ohledně postupu oživení poptávky ve spojení s pandemickou situací portugalské orgány opakují, že finanční výhledy obsažené v plánu restrukturalizace jsou založeny na spolehlivých předpokladech, které by mohly být dokonce považovány za konzervativní. Plán restrukturalizace předpokládá oživení poptávky, pokud jde o počet přepravených cestujících, který je obecně nižší než prognózy IATA. Podobně vývoj příjmů uvedený v plánu restrukturalizace vychází v roce 2021 z nižší úrovně v porovnání s prognózami týkajícími se cestujících. Plán restrukturalizace předpokládá rovněž určitou flexibilitu, pokud jde o přizpůsobení kapacity a operací příjemce podle předvídatelné poptávky při současném dodržení závazku týkajícího se maximálního počtu letadel.

(152) Finanční posouzení a výhledy prokazují, že plánovaná restrukturalizační opatření s pomocí poskytnuté podpory umožní společnosti TAP SGPS dosáhnout […]. Výhledy prokazují návratnost vlastního kapitálu ve výši přibližně […] % v letech 2024 a 2025, na konci období restrukturalizace. Očekávaná návratnost potvrzuje argument, že plán restrukturalizace zajistí dlouhodobou životaschopnost příjemce. Tato návratnost vychází skutečně příznivě v porovnání s náklady (příležitosti) na vlastní kapitál ve všech hospodářských odvětvích v Portugalsku (10,9 %) a v odvětví letecké dopravy (8,5 %), v němž příjemce působí. Další klíčové ukazatele, jako je návratnost použitého kapitálu a poměr vlastního kapitálu k aktivům […], zůstávají spolehlivé i v případě nepříznivého scénáře.

(153) Odprodej ztrátových a vedlejších činností uvedený v plánu restrukturalizace, a sice společnosti M&E Brasil, mimoto zajistí, že nedojde k žádným dalším ztrátám vyplývajícím z těchto činností, jež by ohrozily zotavení. S ohledem na výše uvedené skutečnosti Portugalská republika opakuje, že plán restrukturalizace byl vypracován s cílem zabývat se konkrétně minulými obtížemi společnosti TAP SGPS a zajistit její dlouhodobou životaschopnost.

5.4. **Přiměřenost**

(154) Pokud jde o přiměřenost podpory, portugalské orgány tvrdí, že se příjemce snažil od svých partnerů zajistit další zdroje vlastního příspěvku, a sice zdroje týkající se dodatečných závazků k podávání nabídek na pronájem letadel, jakož i významné vzdání se nároků držitelů dluhopisů, což by se mělo pokládat za sdílení nákladů ze strany stávajících věřitelů příjemce. Pouze s ohledem na dodatečné pronájmy letadel se úroveň vlastního příspěvku na restrukturalizační náklady zvyšuje až na […] %. Tato výše vlastního příspěvku by v konkrétním případě společnosti TAP SGPS a v souvislosti s pandemií COVID-19 měla být považována za dostatečnou, neboť pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci umožňují pružnější a přiměřenější uplatňování pravidel státní podpory, zejména za výjimečných okolností.

(155) Návrhy společnosti Ryanair týkající se možnosti využití zajištění nejsou v případě společnosti TAP SGPS proveditelné. Pokud jde o tvrzení společnosti Ryanair, že nedostatečný přístup na kapitálové trhy je využíván k navýšení podpory prostřednictvím rezervy ve výši […] milionů EUR, tato rezerva byla původně zamýšlena pouze jako preventivní opatření stanovené v počátečním plánu restrukturalizace a již se o ní neuvažuje.

(156) Portugalské orgány popsaly nedávné úsilí společnosti TAP SGPS o zvýšení podílu vlastního příspěvku, které zahrnuje: i) hledání dalších zdrojů nového financování navzdory současným vnějším výzvám a podmínkám na trhu; ii) získání podpory od stávajících věřitelů a iii) zvážení vstupu nových investorů. Od přijetí rozhodnutí o zahájení řízení byla společnost TAP Air Portugal schopna dosáhnout dodatečných závazků týkajících se financování ve výši […] milionů EUR v nových smlouvách o pronájmu letadel obdržených v letech 2021 a 2022, a to nad rámec závazků týkajících se finančního leasingu ve výši […] milionů EUR, které již byly zahrnuty v plánu restrukturalizace. Celková výše vlastního příspěvku vyplývajícího z pronájmu letadel na základě závazných právních závazků uzavřených s pronajímateli tak nakonec vzrostla na […] milionů EUR. Společnosti TAP SGPS se mimoto podařilo získat podporu stávajících věřitelů tím, že dosáhla významného vzdání se nároků, což zabrání aktivaci možnosti prodeje a předčasného splacení s vážnými důsledky pro likviditu příjemce.

(157) Pokud jde o sdílení nákladů, je třeba vzít v úvahu kontext, v němž portugalský stát nabyl od konsorcia AGW akcie představující 22,5 % základního kapitálu společnosti TAP SGPS a přímo vstoupil do základního kapitálu této společnosti. Tato transakce byla dohodnuta s cílem překonat patovou situaci v jednáních o poskytnutí půjčky na záchranu společnosti TAP SGPS a umožnit její urychlené provedení.

(158) V té době nemohly strany předjímat konečnou částku podpory na restrukturalizaci, která si vyžádala úpravy z důvodu vleklé povahy pandemie, a tudíž skutečnou oběť, kterou by akcionáři museli přinést pro účely sdílení nákladů. V této souvislosti […] ([…] % […]).

(159) Aby se takovému scénáři zabránilo, společnost HPGB mimoto […] %. […]. Podle Portugalska to bude představovat sdílení nákladů ze strany společnosti HPGB, neboť společnost HPGB nebude mít prospěch z případných budoucích kapitálových zisků příjemce v důsledku vloženého státního kapitálu.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

(160) Komise nejprve posoudí, zda opatření, která mají být provedena za účelem financování plánu restrukturalizace společnosti TAP SGPS, konkrétně půjčka na záchranu ve výši 1,2 miliardy EUR, která má být přeměněna na vlastní kapitál, státní záruka ve výši […] milionů EUR za úvěr ve výši […] milionů EUR, který má být nahrazen vlastním kapitálem, jakož i přímá kapitálová injekce ve výši […] milionů EUR, která má být provedena v roce 2022, zahrnují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda je taková podpora zákonná a slučitelná s vnitřním trhem.

6.1. **Existence státní podpory**

(161) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno: „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“

(162) Aby se opatření považovalo za podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutné splnění těchto kumulativních podmínek: i) opatření musí být přičitatelné státu a musí být financováno ze státních prostředků; ii) opatření musí příjemci poskytovat výhodu; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Je proto třeba zvlášť posoudit, zda se opatření považují za podporu.

6.1.1. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(163) Opatření zahrnují správní akty a veřejná rozhodnutí a budou financována ze státního rozpočtu (42. bod odůvodnění).

(164) Pro účely čl. 107 odst. 1 SFEU proto opatření zahrnují státní prostředky a rozhodnutí o jejich provedení lze přičíst portugalskému státu.

6.1.2. *Výhoda*

(165) Komise konstatuje, že Portugalsko oznámilo opatření jako státní podporu. Toto prohlášení nezbavuje Komisi povinnosti přezkoumat, zda opatření představují státní podporu, a zejména zda zvýhodňují příjemce v tom smyslu, že by účastník trhu držící podíly v situaci, která se co nejvíce blíží situaci Portugalska, nepřijal podobné rozhodnutí a neprovedl stejná opatření za stejných podmínek, přičemž se nepřihlíží k případným výhodám očekávaným v jeho postavení orgánu veřejné správy ([52]).

(166) Komise musí přezkoumat, zda se opatření považují za podporu v tom smyslu, že příjemci poskytují hospodářskou výhodu ([53]). Existenci takové výhody lze odvodit a prokázat ze skutečnosti, že příjemce nemůže získat kapitál nebo získat dluhové financování za tržních podmínek bez veřejné podpory (39. bod odůvodnění, pozn. pod čarou č. 31). Stejně tak posouzení toho, zda by účastník trhu v situaci, která se co nejvíce blíží situaci DGTF nebo společnosti Parpública, poskytl stejné financování („kritérium subjektu v tržním hospodářství“), ukazuje, že dotčené veřejné financování poskytuje ve srovnání s tržními podmínkami výhodu.

([52]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2017 ve věci Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 59; rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012 ve věci Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 78, 79 a 103.

([53]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996 ve věci SFEI a další, C-39/94, EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci Španělsko v. Komise, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41.

a) Za prvé, neexistují žádné důkazy *prima facie* o tom, že by financování mohlo být přičítáno jednání a rozhodnutím, které by přijal tržně jednající akcionář. Financování je založeno na důvodech veřejné politiky s cílem zaručit letecké dopravní spojení Portugalska a zabránit negativním vedlejším účinkům úpadku společnosti TAP Air Portugal na portugalské hospodářství (17. bod odůvodnění). Takové úvahy, bez ohledu na to, zda jsou relevantní pro orgán veřejné správy, by pro tržně jednajícího akcionáře nebyly podstatné. Zdá se proto, že kritérium subjektu v tržním hospodářství není použitelné.

b) Za druhé nelze mít za to, že financování může pro akcionáře zajistit návratnost úměrnou podstupovanému riziku. Portugalsko netvrdí, že takovéto návratnosti bude skutečně do konce období restrukturalizace dosaženo. Ostatní soukromí akcionáři příjemce mezitím upustili od poskytnutí dalšího nového kapitálu, natož aby dosáhli částek nezbytných k zachování svého stávajícího podílu na držbě akcií a vlastnictví, který je opravňuje k případným výnosům z tohoto kapitálu. Z dostupných důkazů vyplývá, že kladné čisté zisky za celé období restrukturalizace by sice byly na konci plánu restrukturalizace schopny zajistit přiměřenou návratnost a protiplnění pro stát (48., 49. bod odůvodnění a tabulka 1), činily by však […] milionů EUR […]. […] milionů EUR […] % […].

(167) Opatření proto poskytují finanční prostředky, které příjemce nemůže a nemohl získat na trhu. Účastník trhu by v situaci, která se co nejvíce blíží situaci DGTF nebo společnosti Parpública, podobné financování neposkytl.

(168) Opatření proto poskytují příjemci hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.3. *Selektivita*

(169) Opatření mají být poskytnuta na základě uplatnění rozhodovací pravomoci, pokud jde o částku *ad hoc* stanovenou podle konkrétních potřeb plánu restrukturalizace příjemce podpory (38.–43. bod odůvodnění). Veřejné financování není, ať už z hlediska nástrojů, nebo částky, součástí širšího, obecného opatření hospodářské politiky na podporu podniků ve srovnatelné právní a hospodářské situaci, které působí v letecké dopravě nebo v jiných hospodářských odvětvích. Jak uvedl Soudní dvůr, pokud jde o jednotlivou podporu, identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat selektivitu opatření ([54]). To platí bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty, které jsou ve srovnatelné skutkové a právní situaci.

(170) Opatření jsou proto selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.4. *Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod*

(171) Odvětví služeb osobní a nákladní letecké dopravy, v němž příjemce působí, je otevřené hospodářské soutěži a obchodu mezi členskými státy. Služby letecké dopravy spojující portugalská letiště, zejména Lisabon, s jinými městy v Unii poskytují i jiné letecké společnosti, které mají licenci v Evropské unii. Opatření proto zachováním dalšího provozování služeb letecké dopravy, které příjemce poskytuje, mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(172) Poskytnutím přístupu k financování za podmínek, které by jinak nebylo možno získat na trhu, může veřejné financování zlepšit postavení příjemce ve vztahu ke skutečným nebo potenciálním konkurenčním podnikům, které k podobné státní podpoře ze strany Portugalska nemají přístup nebo které musí financovat svou činnost za tržních podmínek.

(173) Oznámená opatření proto narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.2. **Závěr ohledně existence podpory**

(174) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že oznámená opatření ve prospěch společnosti TAP SGPS představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([54]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015 ve věci Komise v. MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 60.

6.3. **Zákonnost podpory**

(175) Poté, co Tribunál dne 19. května 2021 zrušil původní rozhodnutí o podpoře na záchranu (2. bod odůvodnění), pozastavil účinky rozsudku na základě čl. 264 odst. 2 SFEU, dokud Komise ve lhůtě dvou měsíců nepřijme nové rozhodnutí. Dne 16. července 2021 přijala Komise nové rozhodnutí, kterým schválila podporu na záchranu společnosti TAP SGPS oznámenou dne 8. června 2020, v důsledku čehož musí být podpora na záchranu společnosti TAP SGPS považována za zákonnou.

(176) Podle 16. bodu odůvodnění původního rozhodnutí o podpoře na záchranu měla být podpora na záchranu v maximální výši 1,2 miliard EUR nebo kombinace půjčky a úvěrových záruk splacena do šesti měsíců ode dne vyplacení první splátky, ledaže by Portugalsko před tímto datem předložilo Komisi ke schválení plán restrukturalizace. Dne 10. prosince 2020, tj. do šesti měsíců poté, co Komise v původním rozhodnutí o podpoře na záchranu schválila podporu na záchranu, předložilo Portugalsko Komisi plán restrukturalizace. Proto podle bodu 55 písm. d) podbodu ii) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci bylo schválení podpory na záchranu a období splacení automaticky prodlouženo, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí o plánu restrukturalizace a příslušné podpoře.

(177) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost EAA tvrdí, že schválením zákona o veřejném státním rozpočtu na rok 2021 v listopadu 2020, ve kterém portugalská vláda vyčlenila pro společnost TAP SGPS finanční podporu ve výši 500 milionů EUR, poskytlo Portugalsko společnosti TAP SGPS protiprávní podporu (120. bod odůvodnění). Je třeba připomenout, že pouhé určení prostředků pro zvláštní účel ve vnitrostátním rozpočtu není rovnocenné poskytnutí podpory. Aby mohla být podpora považována za poskytnutou, je nezbytné, aby příjemce získal právo na podporu poskytovanou ze státních prostředků podle platných vnitrostátních právních předpisů, což v případě vyčleněných 500 milionů EUR neplatilo.

(178) Pokud jde o výše uvedené finanční prostředky, Portugalsko vysvětlilo, že nepřijalo potřebný prováděcí akt, ani nebylo provedeno rozpočtové opatření s cílem poskytnout tyto zdroje TAP SGPS nebo přiznat této společnosti nárok na jejich obdržení. Portugalsko proto neposkytlo podporu na restrukturalizaci v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

(179) Portugalsko tudíž dodrželo povinnost zdržet se jednání stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU a podpora na restrukturalizaci ve prospěch společnosti TAP SGPS představuje zákonnou státní podporu.

6.4. **Slučitelnost podpory s vnitřním trhem**

(180) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU může Komise povolit podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(181) Aby bylo tudíž možno považovat státní podporu za slučitelnou s vnitřním trhem podle tohoto ustanovení, musí splňovat dvě podmínky: za prvé musí být určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a za druhé nesmí nepříznivě ovlivňovat podmínky obchodu v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Tímto není dotčena skutečnost, že rozhodnutí přijatá Komisí na tomto základě musí zajistit soulad s právem Unie ([55]).

(182) Z oznámení a informací shromážděných v průběhu formálního šetření týkajícího se podpory na restrukturalizaci nevyplývá, že by podpora na restrukturalizaci nebo podmínky s ní spojené či hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly vést k porušení příslušného ustanovení práva Unie. Opatření v oblasti hospodářské soutěže spočívající v převodu letištních časů na letišti v Lisabonu je konkrétně založeno na pravidlech stanovených v právu Unie (96. a 295. bod odůvodnění) a nový držitel letištních časů se musí zavázat k dodržování platného pracovního práva Unie (88. bod odůvodnění písm. d)). Kritika společnosti EAA ohledně toho, že podpora porušuje zásadu zákazu diskriminace stanovenou v SFEU (121. bod odůvodnění), není navíc opodstatněná. Zásada rovného zacházení zakotvená v právu Unie nebrání poskytnutí podpory na restrukturalizaci *ad hoc* podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Komise každopádně podotýká, že postavení příjemce je objektivně odlišné od postavení ostatních leteckých společností provozujících lety v Portugalsku nebo lety do/z Portugalska, a to jak s ohledem na jeho způsobilost pro podporu podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, tak s ohledem na důsledky, které by měl jeho úpadek. Portugalsko proto může rozhodnout o poskytnutí podpory na restrukturalizaci podle

([55]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020 ve věci Rakousko v. Komise, C-594/18 P, EU:C:2020:742, body 18 až 20.

čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU pouze příjemci, a nikoli jiným leteckým společnostem působícím v tomto členském státě. Komise mimoto nezaslala Portugalsku odůvodněné stanovisko ohledně možného porušení práva Unie, které by mělo souvislost s tímto případem, ani neobdržela žádné stížnosti nebo informace, jež by mohly naznačovat, že by státní podpora, podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly být v rozporu s jinými příslušnými ustanoveními práva Unie kromě článků 107 a 108 SFEU.

(183) Portugalsko se domnívá, že podporu na restrukturalizaci lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(184) Komise se zřetelem na povahu a cíle dotčené státní podpory a na tvrzení portugalských orgánů posoudí, zda je plánované financování za účelem podpory na restrukturalizaci v souladu s příslušnými ustanoveními pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví Komise podmínky, za nichž lze státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích považovat za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(185) Při zkoumání, zda má podpora na restrukturalizaci nepříznivý dopad na podmínky obchodu v míře, která je v rozporu se společným zájmem, provádí Komise ověření vyváženosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V rámci tohoto ověření Komise za předpokladu, že příjemce je způsobilý pro získání podpory na restrukturalizaci, poměřuje kladné účinky podpory na rozvoj činností, které má podpora podpořit, s nepříznivými účinky způsobenými dopadem státní podpory na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy, přičemž posuzuje zejména to, jak opatření podpory minimalizuje narušení hospodářské soutěže a obchodu (potřeba státního zásahu, vhodnost, přiměřenost, transparentnost podpory, zásada „jednou a dost“ a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže).

Způsobilost: podnik v obtížích

(186) Aby byl příjemce způsobilý pro podporu na restrukturalizaci, musí být považován za podnik v obtížích ve smyslu oddílu 2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Konkrétně bod 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci objasňuje, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti. Tak by tomu bylo v případě, pokud nastane alespoň jedna z okolností popsaných v bodě 20 písm. a) až d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(187) Jak je objasněno v rozhodnutí o zahájení řízení (15.–22. bod odůvodnění), společnost TAP SGPS na konci roku 2019 vykazovala záporný vlastní kapitál ve výši přibližně […] milionů EUR. Od té doby se finanční situace společnosti TAP SGPS dále zhoršila. Podle konsolidované účetní závěrky společnosti TAP SGPS za rok 2020 se celkový záporný vlastní kapitál zvýšil až na […] miliard EUR. Rovněž společnost TAP Air Portugal vykázala v roce 2020 záporný vlastní kapitál ve výši […] miliard EUR (26. bod odůvodnění). Z těchto údajů vyplývá, že došlo ke ztrátě přinejmenším poloviny upsaného základního kapitálu společností TAP SGPS a TAP Air, a obě společnosti jsou proto považovány za podniky v obtížích podle bodu 20 písm. a) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

(188) Podle bodu 21 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není nově vytvořený podnik způsobilý pro podporu na záchranu. Pro účely pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není příjemce nově založeným podnikem, neboť byl založen v roce 2003, tj. před více než třemi lety (viz 8. bod odůvodnění).

(189) Podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není společnost, která patří k větší obchodní skupině nebo byla touto skupinou převzata, za normálních okolností způsobilá pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci, ledaže je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je skupina vyřešila sama.

(190) Ve druhém rozhodnutí o podpoře na záchranu (113. až 128. bod odůvodnění) dospěla Komise k závěru, že v době oznámení podpory na záchranu dne 9. června 2020 patřila společnost TAP SGPS k větší obchodní skupině. Na straně jedné neexistoval žádný důkaz o svévolném rozvrhování nákladů mezi společnost TAP SGPS, konsorcium AGW a společnost Parpública, které by v rozhodném období uměle zatěžovalo společnost TAP SGPS ze strany mateřských společností. (Z 19. až 22. bodu odůvodnění tohoto rozhodnutí navíc vyplývá, že obtíže společnosti TAP SGPS nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci skupiny a jsou příznačné pro leteckou dopravu a související odvětví, v nichž působí.) Na straně druhé bylo konsorcium AGW jako druhý největší akcionář, který ve společnosti TAP SGPS vlastnil 45 % podíl, společností s ručením omezeným kontrolovanou jednotlivými akcionáři, a to p. Davidem Neelemanem, který prostřednictvím DGN Corporation (40 %) kontroloval 50 % akcií

konsorcia AGW, a společností Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %) a p. Humbertem Pedrosou, který vlastnil v konsorciu AGW 50 % podíl prostřednictvím společnosti HPGB, SGPS, SA. Korporátní forma konsorcia AGW jako taková byla nezávislá a nesouvisela se soukromým jměním jeho dvou nepřímých akcionářů a fyzických osob p. Neelemana a p. Pedrosy, kteří nebyli osobně odpovědní za závazky konsorcia AGW. Tito dva nepřímí soukromí akcionáři, kteří jsou fyzickými osobami, proto nemohli nést odpovědnost za finanční obtíže společnosti TAP SGPS svým soukromým jměním.

(191) Jak Komise zjistila ve druhém rozhodnutí o podpoře na záchranu (127. bod odůvodnění), jiní společně kontrolující akcionáři než společnost Parpública (stát) neměli potřebné kapacity k pokrytí potřeb likvidity, které se odhadovaly na 1,2 miliardy EUR a jejichž uspokojení bylo nezbytné k zajištění kontinuity společnosti TAP SGPS po dobu šesti měsíců a k dalšímu financování restrukturalizace této společnosti (bez poskytnutí státní podpory).

(192) Pokud jde o společnost TAP Air Portugal, neexistují důkazy o tom, že by její nejisté finanční podmínky vyplývaly ze svévolného rozvrhování nákladů v rámci skupiny nebo hospodářské jednotky. To platí jak pro dobu, kdy byla společnost TAP Air Portugal pod konečnou společnou kontrolou společností Parpública (stát), HPGB a DGN, tak i pro současnou situaci, kdy je pod výlučnou kontrolou portugalského státu, v rámci téže hospodářské jednotky jako její sesterská společnost TAP SGPS, která má ve společnosti TAP Air Portugal rovněž nekontrolní menšinový podíl (11. a 12. bod odůvodnění). Zjištění uvedená v 191. bodě odůvodnění ohledně nedostatečné schopnosti bývalých společně kontrolujících akcionářů uspokojit potřeby likvidity společnosti (bez poskytnutí státní podpory) platí i pro společnost TAP Air Portugal, která je a byla ve stejné hospodářské jednotce jako společnost TAP SGPS.

(193) Po změně kapitálové struktury společnosti TAP SGPS, která je důsledkem nabytí 22,5 % akcií společnosti TAP SGPS ze strany DGTF, je společnost TAP SGPS kontrolována výhradně státem […] (viz 8., 11. a 12. bod odůvodnění). Společnosti TAP SGPS a TAP Air Portugal jsou proto součástí hospodářské jednotky (nebo větší obchodní skupiny), kterou Komise může považovat za nezávislé rozhodovací centrum v rámci státu poskytujícího oznámenou podporu na restrukturalizaci.

(194) Komise se proto domnívá, že společně kontrolující subjekty, ani následně stát jako jediný ovládající akcionář nemohly tržním způsobem zmírnit napjatou hospodářskou a finanční situaci společnosti TAP SGPS nebo společnosti TAP Air Portugal. Finanční zásah státu k odstranění obtíží společností, ať už přímo prostřednictvím DGTF, nebo prostřednictvím společnosti Parpública, by představoval státní podporu, pokud by nebyl proveden samostatně, nebo ve spojení se společně kontrolujícími subjekty za tržních podmínek. Společnost Parpública jakožto společně kontrolující subjekt nepodpořila a nemohla podpořit společnost TAP SGPS za tržních podmínek, ani tak neučinily nebo nemohly učinit společně kontrolující soukromé subjekty ([56]). Vzhledem k dřívějšímu postavení státu jakožto akcionáře, který vlastní 50 % podíl ve společnosti TAP SGPS […], a k jeho následné kontrole nemůže obtíže společností TAP SGPS a TAP Air Portugal vyřešit samotná skupina.

(195) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že společnosti TAP SGPS i TAP Air Portugal (včetně jejich ovládaných dceřiných společností) jsou podniky v obtížích a jsou způsobilé pro podporu na restrukturalizaci.

6.4.1. *Podpora usnadňuje rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí*

(196) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU musí státní podpora usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, aby byla považována za slučitelnou s vnitřním trhem.

(197) V tomto ohledu musí členský stát, který podporu na restrukturalizaci poskytuje, prokázat, že cílem podpory je zabránit sociálním potížím nebo napravit selhání trhu, aby doložil, že tato podpora má usnadnit rozvoj takových činností nebo oblastí. Ve zvláštním kontextu podpory na restrukturalizaci Komise podotýká, že jak bylo uznáno v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, odchod z trhu má ve skutečnosti význam pro širší proces růstu produktivity, a proto pouhé zabránění podniku v odchodu z trhu státní podporu dostatečně neodůvodňuje. Naopak podpora na záchranu a restrukturalizaci patří mezi druhy státní podpory, které nejvíce

([56]) Toto zjištění se nutně omezuje na konsorcium AGW jako prostředek vlastnictví fyzických osob, neboť zkoumání zdrojů společně kontrolujících subjektů se týká zdrojů těchto subjektů, a nikoli soukromých zdrojů, které mají k dispozici fyzické osoby, jež nejsou osobně odpovědné za podíly těchto subjektů.

narušují hospodářskou soutěž, neboť zasahují do procesu odchodu z trhu. V určitých situacích však může restrukturalizace podniku v obtížích přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, a to i nad rámec činností vykonávaných příjemcem. Tak je tomu tehdy, kdy by v případě neposkytnutí takové podpory vedl neúspěch příjemce k selhání trhu nebo k sociálním potížím, což by bránilo rozvoji hospodářských činností a/nebo oblastí, které by byly těmito situacemi dotčeny. Demonstrativní výčet takových situací je uveden v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(198) K takovým situacím dochází mimo jiné tehdy, pokud podpora předejde riziku narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat, nebo kdy příjemce hraje důležitou systémovou úlohu v určitém regionu nebo odvětví a jeho odchod by mohl mít potenciální negativní důsledky ([57]). Podpora tím, že příjemci umožňuje pokračovat v činnosti, brání takovému selhání trhu nebo sociálním potížím. V případě podpory na restrukturalizaci to však platí pouze tehdy, pokud podpora umožňuje příjemci konkurovat na trhu vlastními silami, což lze zajistit pouze tehdy, je-li podpora podmíněna provedením plánu restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce.

(199) Komise proto nejprve posoudí, zda má podpora zabránit selhání trhu nebo sociálním potížím (oddíl 6.4.1.1) a zda je doprovázena plánem restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce (oddíl 6.4.1.2).

6.4.1.1. Zabránění vzniku sociálních potíží nebo selhání trhu, které přispívá k rozvoji hospodářské činnosti

(200) Mezi situacemi, kdy záchrana podniku v obtížích může přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, jsou v bodě 44 písm. b) a c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci zmíněny případy, kdy má podpora zabránit riziku, že hospodářský růst znemožní narušení důležité služby v důsledku odchodu příjemce z trhu (bod 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) nebo neúspěch podniku s důležitou systémovou úlohou v dotčeném odvětví nebo regionu (bod 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

Podpora zabraňuje narušení důležité služby

(201) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že cílem podpory na restrukturalizaci bylo zabránit tomu, aby společnost TAP SGPS, a v důsledku toho společnost TAP Air Portugal, ukončila činnost kvůli obtížím, s nimiž se potýká a které se v důsledku krize COVID-19 výrazně zhoršily ([58]). Jelikož letecká společnost musí zaručit dostatečnou likviditu, aby si zachovala svou provozní licenci, je s ohledem na dostupné zdroje a nedávné a očekávané provozní ztráty zřejmé, že by společnost TAP Air Portugal nebyla schopna dostát svým platebním závazkům a povinnostem, a bez podpory na restrukturalizaci by musela ukončit činnost a podat návrh na zahájení insolvenčního řízení (tabulka 1). Komise na základě informací poskytnutých během formálního vyšetřovacího řízení zjistila, že skutečně existuje konkrétní riziko toho, že příjemce nebude bezprostředně schopen splnit své platební závazky, což povede k narušení probíhající činnosti společnosti TAP Air Portugal v oblasti letecké dopravy.

(202) V tomto ohledu poskytuje společnost TAP Air Portugal jedinečné služby spojení ze svého uzlového letiště, kterým je letiště Lisabon, tím, že zajišťuje lety na pravidelných linkách (15. a 16. bod odůvodnění). Kromě základních služeb letecké dopravy poskytovaných portugalsky mluvící komunitě na vnitrostátní úrovni i v zahraničí společnost TAP Air Portugal rozhodně a významně podporuje hospodářský růst jedné z nejdůležitějších hospodářských činností Portugalska, tj. cestovního ruchu. Významný segment portugalských společností, konkrétně hotely, restaurace, společenské a kulturní akce, maloobchodní prodejny a další činnosti související s cestovním ruchem, zejména v největších regionech Lisabon a Porto a Algarve, by měl bez podpory ze strany činnosti společnosti TAP Air Portugal, která přiváží cestující, další potíže při překonávání krize.

(203) Jak uvádí Portugalsko, většina společností, jež mohou krizi COVID-19 přežít pouze díky podpoře portugalské vlády prostřednictvím dočasné dotované práce a opatření, která jim umožňují odložit splatné platby, potřebuje k rozvoji cestovní ruch. Portugalské cestovní kanceláře a zástupci regionů, kteří podali připomínky, zdůrazňují, že jsou závislí na službách společnosti TAP Air Portugal, pokud jde o část jejich podnikání a činností, a že by bez obchodní činnosti společností TAP Air Portugal zaznamenali značné ztráty obratu.

([57]) Bod 44 písm. b) a c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([58]) 71. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(204) Komise se proto domnívá, že v případě neexistence podpory na restrukturalizaci, která zabrání ukončení činnosti společnosti TAP Air Portugal, by nejen cestující, nýbrž také podnikatelská komunita působící v oblasti cestovního ruchu zcela závisela na tom, zda by kombinace nízkonákladových a dálkových dopravců zaměřená na spojení mezi dvěma body v rámci Unie a se zbytkem světa v 92 destinacích, které společnost TAP Air Portugal nabízela před svou restrukturalizací, byla schopna a ochotna zavést stejné služby z hlediska četnosti a zeměpisného rozsahu, zejména se Severní Amerikou, Latinskou Amerikou a Afrikou (15. bod odůvodnění). Třetí strany – zejména obchodní partneři, jako jsou cestovní kanceláře, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu, velké hotelové skupiny, prodejci jízdenek a dodavatelé, kromě vnitrostátních a zahraničních vládních orgánů, včetně subjektů podporujících cestovní ruch a obchodní nebo kulturní výměny – potvrdily a podpořily zjištění Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že by odchod společnosti TAP Air Portugal z trhu mohl způsobit ztrátu těchto spojů (100. bod odůvodnění).

(205) Aby bylo možné opakovat úlohu společnosti TAP Air Portugal, museli by konkurenti vybudovat a udržovat síť destinací, což by trvalo značnou dobu a mohlo by hrozit, že toho nebude dosaženo vůbec se stejnými službami z hlediska četnosti a zeměpisného rozsahu. Komise v této souvislosti konstatuje, že cílem podpory na restrukturalizaci je zabránit tomu, aby společnost TAP Air Portugal ukončila činnost kvůli obtížím, s nimiž se potýká a které byly vážně zhoršeny krizí COVID-19.

(206) Konkrétní trasy, které tvořily síť společnosti TAP Air Portugal v roce 2019 před pandemií, jsou v současné době omezeny v důsledku opatření omezujících cestování, která byla portugalskými orgány zavedena ze zdravotních důvodů s cílem omezit šíření viru. Prognózy IATA týkající se obnovení provozu uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, které žádná strana nezpochybnila, však naznačují oživení poptávky dříve než v roce 2025 (223. bod odůvodnění). V takovém případě by v předvídatelném scénáři poptávky po službách letecké dopravy a dopravním spojení v Portugalsku byla síť společnosti TAP Air Portugal – nebo stejně hustá síť – stejně jako před pandemií klíčová pro uspokojení budoucí poptávky, zejména na všech nebo některých trasách, na nichž byla společnost TAP Air Portugal jedinou leteckou společností provozující […] z […] tras v letní sezoně a […] z […] tras v zimní sezóně (15. a 16. bod odůvodnění).

(207) Pokud jde o hypotetickou síť, která by opakovala síť společnosti TAP Air Portugal, je velmi nepravděpodobné, že by kombinace stávajících tradičních nebo nízkonákladových dopravců byla ochotna a schopna vytvořit v přiměřené lhůtě nezbytná síťová spojení, zejména do portugalsky mluvících zemí, aby převzala úlohu společnosti TAP Air Portugal při zajišťování dopravního spojení Portugalska se zbytkem světa. Žádný ze dvou leteckých dopravců, kteří se přihlásili, totiž řádně nedoložil svou ochotu a schopnost vybudovat podobnou vnitrostátní dopravní síť nebo plány na vytvoření podobného dopravního spojení a odkazovali pouze obecně na jiné letecké společnosti, které v řízení nevystupovaly a které by podle jejich názoru mohly částečně nahradit síť společnosti TAP Air Portugal. Stejně tak předložené studie sice ukazují růst nízkonákladových dopravců a konkurenci z jejich strany (105. bod odůvodnění), nevysvětlují však ani neprokazují, že by služby a síť společnosti TAP Air Portugal mohl téměř jistě opakovat nebo nahradit jeden dopravce či konkrétní kombinace dopravců. Naopak, jak je uvedeno v 100. a 132. bodě odůvodnění, mnoho třetích stran, které se na ně spoléhají, vyslovilo obavy ohledně možné ztráty služeb společnosti TAP Air Portugal. Informace poskytnuté v průběhu formálního vyšetřovacího řízení proto potvrzují zjištění Komise, že skutečně existuje konkrétní riziko bezprostředního neplnění platebních závazků ze strany příjemce, což vede k riziku narušení hospodářské činnosti v oblasti služeb letecké dopravy poskytovaných společností TAP Air Portugal.

(208) Neúspěch příjemce by znamenal riziko narušení důležité dopravní služby poskytující mezinárodní a celostátní dopravní spojení a sítě propojující pevninské Portugalsko s jeho ostrovy, jakož i portugalsky mluvící komunitou v zámoří, což by bylo pro ostatní dodavatelé obtížné opakovat, jak je uvedeno v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

Podpora podporuje podnik se systémovou úlohou

(209) Cílem podpory je rovněž odvrátit riziko odchodu podniku, který poskytuje důležitou službu se systémovou úlohou v Portugalsku ve smyslu bodu 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(210) Komise se v tomto ohledu domnívá, že příjemce podpory nepochybně hraje klíčovou úlohu v portugalském hospodářství ([59]), a to nejen z hlediska rozvoje cestovního ruchu a dopravního spojení s portugalsky mluvícími zeměmi, nýbrž také z hlediska zaměstnanosti. Za prvé, příjemce hraje důležitou systémovou úlohu pro celé portugalské území, neboť podporuje růst portugalského cestovního ruchu, jednoho z nejdůležitějších odvětví členského státu, na něž v roce 2018 připadalo 14,6 % hrubého domácího produktu („HDP") Portugalska. Toto odvětví mělo zásadní význam pro hospodářské oživení Portugalska po finanční a dluhové krizi po krizi v roce 2008. Cestovní ruch přispívá k HDP Portugalska částkou ve výši přibližně 19 miliard EUR, což v roce 2019 představovalo 8,7 % HDP, a nic nenasvědčuje tomu, že by hospodářské oživení po pandemii významně ovlivnilo složení portugalského HDP a příslušný příspěvek cestovního ruchu. Za druhé, společnost TAP SGPS s přibližně 10 000 zaměstnanci (v roce 2019) je jedním z největších zaměstnavatelů v zemi a vytváří více než 110 000 nepřímých pracovních míst. Tyto údaje prokazují, že by případná platební neschopnost, které by společnost TAP SGPS čelila v případě neexistence podpory na restrukturalizaci, měla významný negativní vedlejší účinek na celé portugalské hospodářství.

Přezkum tvrzení uvedených v připomínkách a závěrech třetích stran

(211) Předběžná zjištění Komise uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení společnost Ryanair zpochybňuje. Společnost Ryanair za prvé tvrdí, že neexistuje žádný důkaz o riziku narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat. Podle společnosti Ryanair by konkurenti, kteří na tuto službu navazují, mohli nahradit služby společnosti TAP Air Portugal. Společnost Ryanair konkrétně za prvé tvrdí, že by mohla snadno nahradit společnost TAP Air Portugal u letů na krátké vzdálenosti, zatímco u dálkových letů existuje dostatek konkurentů, kteří létají z Lisabonu a kteří by mohli předstihnout kapacity společnosti TAP Air Portugal. Společnost Ryanair za druhé tvrdí, že společnost TAP Air Portugal není systémovým podnikem, a i za předpokladu, že by tomu tak bylo, rozhodnutí o zahájení řízení nevysvětluje, zda by zmenšení společnosti TAP SGPS a zrušení nesystémových nebo ztrátových činností nemohlo zachovat systémové činnosti.

(212) Tvrzení společnosti Ryanair z velké části vyvracejí jednak tvrzení ostatních třetích stran a jednak informace, které předložilo Portugalsko (138. až 141. bod odůvodnění).

(213) Předběžná zjištění Komise uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení byla silně podpořena třetími stranami. Z 39 odpovědí na výzvu k podání připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřilo 36 stran svou podporu názoru Komise na význam společnosti TAP Air Portugal jako nejdůležitějšího poskytovatele dopravního spojení mezi Portugalskem a ostatními portugalsky mluvícími zeměmi (zejména Brazílií, Angolou, Mosambikem a Svatým Tomášem a Princovým ostrovem), jakož i spojení celé Evropy s Portugalskem a prostřednictvím uzlového letiště v Lisabonu s výše uvedenými zeměmi. Všechny zúčastněné strany kromě dvou přímých konkurentů podporují plány podpory na restrukturalizaci společnosti TAP SGPS a potvrzují důležitou úlohu, kterou společnost TAP Air Portugal hraje zejména pro hospodářství Portugalska.

(214) Na základě informací, které má k dispozici, Komise rovněž podotýká, že ačkoli některé trasy společnosti TAP Air Portugal mohou být samostatně pro konkurenta přitažlivé, nic nenasvědčuje tomu, že by některý konkurent mohl převzít veškeré služby společnosti TAP SGPS. Odchod společnosti TAP SGPS z trhu by tak pravděpodobně vedl k závažným sociálním potížím u jejích zákazníků, zaměstnanců a dodavatelů.

(215) Komise zejména konstatuje, že na rozdíl od svých konkurentů je společnost TAP Air Portugal v současné době významným poskytovatelem dopravního spojení pro cestující do/z portugalsky mluvících zemí. Jak již bylo uvedeno (oddíl 4.2), tato společnost hraje klíčovou úlohu pro dopravní spojení Portugalska a celé Evropy s Brazílií, Angolou, Mosambikem a Svatým Tomášem a Princovým ostrovem. Ačkoliv by služby společnosti TAP Air Portugal mohlo v časovém rámci plánu restrukturalizace teoreticky nahradit několik provozovatelů, toto nahrazení by mohlo být pouze částečné a znamenalo by významné zhoršení služeb, zejména pro zákazníky nacházející se v Portugalsku. Zmenšení společnosti TAP Air Portugal, které společnost Ryanair požaduje, nebere v úvahu nepříznivé vedlejší účinky snížení mimo jiné značného počtu spojů v rámci Unie na základě modelu leteckého uzlu společnosti TAP Air Portugal, který se opírá rovněž o mezikontinentální trasy, jež by mohly být ve střednědobém horizontu nenávratně ohroženy ([60]).

([59]) Podle oznámení přispěla společnost TAP SGPS v roce 2019 k portugalskému HDP částkou ve výši 3,3 miliardy EUR (což představuje 1,2 % celkového HDP země) a částkou 300 milionů EUR v podobě přímých daní a příspěvků na sociální zabezpečení. Příspěvek společnosti TAP SGPS k portugalskému vývozu se blíží částce ve výši 2,6 miliardy EUR, zatímco hodnota služeb a zboží, jež společnost TAP SGPS pořídila u více než 1 000 vnitrostátních dodavatelů, se blíží částce ve výši 1,3 miliardy EUR.

([60]) V tomto ohledu znamená posouzení Komise týkající se dopadu opatření v oblasti hospodářské soutěže spočívajícího v převodu osmnácti letištních časů na životaschopnost omezení a umožňuje otevření tří tras zahrnujících tři obrátky u spojů mezi dvěma body v rámci Unie. Výsledkem je snížení návratnosti použitého kapitálu společnosti TAP Air Portugal o […] % a […] jejího poměru dluhu k vlastnímu kapitálu (tabulka 3). Z posouzení tudíž vyplývá, že by širší a významnější omezení ziskových tras u letů uvnitř Unie, které představují přípojové lety pro mezikontinentálními lety, mohlo bez přístupu k tržnímu financování narušit její schopnost udržet si postavení na trhu, což by vyžadovalo větší podporu do konce období restrukturalizace.

(216) Ostatní největší letecké společnosti v Portugalsku (Ryanair, EasyJet) zajišťují dopravní spojení pouze mezi Portugalskem a ostatními členskými státy Unie a jejich obchodní model vylučuje dálkové mezikontinentální lety. Jiní významní letečtí dopravci v EU, kteří nabízejí mezikontinentální spojení z Lisabonu, provozují model centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí. To znamená, že místo poskytování přímých letů do zámořských destinací z letiště v Lisabonu by přepravili cestující z Portugalska nejprve na svá uzlová letiště v jiných členských státech, jako je Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt nebo Mnichov, načež by je dopravili do cílových destinací. To by významně prodloužilo celkovou dobu trvání letů z Portugalska do západních nebo jižních destinací.

(217) Jako zaměstnavatel i jako ústřední prvek hospodářského řetězce pro mnoho dalších portugalských podniků lze tudíž příjemce podpory považovat za podnik se systémovou úlohou podle bodu 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(218) S ohledem na výše uvedené skutečnosti proto Komise dospěla k závěru, že podpora přispívá k rozvoji hospodářské činnosti spočívající v poskytování služeb letecké dopravy spojujících Portugalsko, neboť umožňuje zachovat důležitou službu, u níž by v důsledku současné krize způsobené pandemií COVID-19 hrozilo, že nebude v krátkodobém až střednědobém horizontu opakována ze strany konkurentů v celém rozsahu nebo v podobném rozsahu a bez sociálních potíží, což by mohlo mít nepříznivé důsledky pro větší ekonomiku Portugalska (bod 44 písm. b) a c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

6.4.1.2. Plán restrukturalizace a návrat k dlouhodobé životaschopnosti přispívající k rozvoji hospodářské činnosti nebo oblasti

(219) Podle bodu 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory na restrukturalizaci podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který by obnovil životaschopnost příjemce. Náprava příčin, které vedly k obtížím příjemce, usnadněním jeho návratu k dlouhodobé životaschopnosti je nezbytnou podmínkou pro to, aby podpora na restrukturalizaci sloužila rozvoji hospodářské činnosti nebo činností a oblastí, v nichž příjemce působí. Podpora na restrukturalizaci podporuje rozsáhlý plán restrukturalizace zahrnující celý rozsah činností společností TAP SGPS a TAP Air Portugal.

(220) Podle bodů 45 až 48 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by podpora na restrukturalizaci měla být poskytnuta pouze na podporu realistického, soudržného a rozsáhlého plánu restrukturalizace, jehož opatření musí být navržena tak, aby v přiměřené lhůtě obnovila dlouhodobou životaschopnost, s vyloučením jakékoli další podpory nad rámec podpory plánu restrukturalizace příjemce. Plán restrukturalizace musí nastínit, jak navrhovaná restrukturalizační opatření napraví základní problémy příjemce.

(221) Výsledky restrukturalizace musí být prokázány v různých scénářích, zejména určením parametrů ovlivňujících výsledky a hlavních předvídatelných rizikových faktorů. Návrat příjemce k životaschopnosti musí vést k přiměřené návratnosti investovaného kapitálu po uhrazení nákladů, aniž by závisel na optimistických předpokladech ohledně faktorů, jako jsou změny ceny nebo poptávky. Dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky, a je rovněž schopen konkurovat na trhu vlastními silami.

(222) V tomto oddíle Komise nejprve posoudí věrohodnost předpokladů, z nichž plán restrukturalizace příjemce vychází, a poté důkazy o návratu příjemce k životaschopnosti na konci plánu restrukturalizace.

Posouzení předpokladů, z nichž vycházejí finanční výhledy

(223) Pokud jde o věrohodnost předpokladů, z nichž vycházejí prognózy příjmů, Komise konstatuje, že prognózy příjemce týkající se obnovení leteckého provozu jsou konzervativnější než základní prognózy IATA. Zatímco IATA předpokládá v roce 2025 objem cestujících ve výši 109 % objemu v roce 2019, příjemce předpokládá, že v roce 2025, tj. na konci plánu restrukturalizace, poletí pouze […] % cestujících z roku 2019 (51. bod odůvodnění). Příjemce dále předpokládá v roce 2025 mírně nižší výnosy ([…] centů EUR) oproti roku 2019 ([…] centů EUR), zatímco faktor vytížení by měl být v roce 2025 o […] procentních bodů vyšší než v roce 2019 ([…] % oproti […] %). Příjmy na ASK jsou u příjemce v roce 2025 nižší než v roce 2019 ([…] centů EUR oproti […] centů EUR), což naznačuje, že příjemce byl již bezprostředně před začátkem období restrukturalizace schopen dosáhnout podobných cílů týkajících se příjmů na ASK. Jelikož odhady příjemce týkající se objemu přepravy jsou konzervativnější než prognózy IATA a klíčové ukazatele výkonnosti týkající se příjmů jsou v souladu s historickými hodnotami příjemce v roce 2019, považuje Komise prognózy příjemce týkající se příjmů za přiměřené.

(224) Pokud jde o odhady nákladů, Komise podotýká, že návrat příjemce k ziskovosti závisí na snížení nákladů, zejména nákladů na palivo a nákladů práce, jak je popsáno v oddíle 2.4.3. Pokud jde o palivo, prognózy zohledňují provoz novějších letadel s vyšší palivovou účinností a vycházejí z tržních očekávání ohledně cen paliv získaných z databáze Bloomberg. Jelikož s dodavateli již byl sjednán harmonogram dodávek nových letadel, představuje spotřeba paliva u těchto letadel objektivní a ověřitelný údaj, stejně jako očekávání cen paliv; Komise proto považuje odhady nákladů na palivo za věrohodné.

(225) Pokud jde o prognózy nákladů práce, Komise uvádí, že příjemce již podepsal dohody se všemi svými odbory až do roku 2024 (mimořádné dohody), které se vztahují na všechny jeho zaměstnance. Mimořádné dohody předpokládají snížení platů, zmrazení automatického zvyšování platů a zlepšení produktivity. Příjemce již dále dosáhl snížení o 1 200 ekvivalentů plného pracovního úvazku tím, že neobnovil smlouvy na dobu určitou, a zahájil proces k dosažení dalšího snížení o 2 000 ekvivalentů plného pracovního úvazku prostřednictvím dobrovolných opatření i propouštění. Příjemce rovněž začal připravovat jednání o nových kolektivních smlouvách, které nahradí mimořádné dohody, a již docílil závazku několika odborových svazů, pokud jde o nákladové cíle plánu restrukturalizace do roku 2025. Vzhledem k tomu, že příjemce již dosáhl jednání ohledně většiny předpokladů, z nichž vycházejí prognózy nákladů práce, považuje Komise tyto prognózy za věrohodné.

(226) Komise se domnívá, že k důvěryhodnosti finančních výhledů přispívají rovněž tyto prvky. Za prvé, příjemce již určil a začal provádět řadu opatření, jejichž cílem je snížit jiné náklady než náklady práce a náklady na palivo (35. bod odůvodnění). Za druhé, finanční výhledy nezahrnují zvýšení příjmů o […] milionů EUR (z […] milionů EUR), které příjemce předpokládá (oddíl 2.4.1.4), což vytváří dodatečnou bezpečnostní rezervu. Za třetí, plán restrukturalizace se zaměřuje na činnost v oblasti letecké dopravy a předpokládá prodej nebo ukončení vedlejších činností, jako je společnost M&E Brasil, které byly v minulosti ztrátové a přispěly k obtížím příjemce (oddíl 2.4.1.1).

(227) Za účelem posouzení celkové přiměřenosti finančních výhledů příjemce porovnala Komise očekávané rozpětí EBIT (tj. EBIT vydělený příjmy) příjemce v roce 2025 s rozpětím vzorku podobných subjektů, pro něž jsou pro tentýž rok k dispozici prognózy analytiků akciových trhů ([61]). Průměrné rozpětí EBIT v tomto vzorku činí 13,1 %, zatímco u příjemce se očekává […] %. Komise se proto domnívá, že prognózy ziskovosti příjemce v roce 2025 jsou v souladu s prognózami průměrného srovnatelného podniku, což je dalším ukazatelem důvěryhodnosti předpokladů, z nichž plán restrukturalizace vychází.

Posouzení návratu příjemce k životaschopnosti

(228) Poté, co Komise zjistila věrohodnost předpokladů, z nichž finanční výhledy vycházejí, nyní posoudí, zda je příjemce na základě těchto prognóz schopen obnovit svou životaschopnost do konce roku 2025, tj. do konce plánu restrukturalizace. Komise konkrétně ověří, zda příjemce očekává, že v roce 2025 dosáhne u své činnosti dostatečné míry návratnosti a bude schopen konkurovat vlastními silami.

([61]) Vzorek zahrnuje tyto společnosti: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean a Finnair, Ryanair, Easy Jet a Wizz Air.

(229) Pokud jde o schopnost příjemce dosáhnout v roce 2025 u své činnosti dostatečné návratnosti, obvyklým přístupem je srovnání návratnosti použitého kapitálu (ROCE) ([62]) v roce 2025 s váženými průměrnými náklady kapitálu (WACC). Je-li prvně uvedená hodnota vyšší než druhá, je činnost společnosti schopna vytvářet dostatečný zisk k pokrytí svých kapitálových nákladů, což svědčí o životaschopnosti této společnosti.

(230) ROCE příjemce, jejíž výpočet závisí na finančních výhledech, které Komise v 223.–227. bodě odůvodnění vyhodnotila jako věrohodné, se podle Portugalska v roce 2025 očekává ve výši […] % (48. bod odůvodnění). Tato hodnota představuje poměr mezi EBIT před zdaněním a kapitálem použitým v roce 2025. Jelikož však ověření životaschopnosti spočívá ve srovnání ROCE s WACC, což je míra návratnosti po zdanění, považuje Komise za vhodnější vypočítat ROCE pomocí EBIT po zdanění. Aby se navíc vyrovnaly roční výkyvy rozvahových proměnných, považuje Komise rovněž za přiměřené použít jako jmenovatel ROCE v roce 2025 průměrný kapitál použitý v letech 2024 a 2025 namísto kapitálu použitého v roce 2025. S těmito dvěma změnami získá Komise ROCE ve výši […] %.

(231) Hodnota ROCE ve výši […] % je vyšší než WACC příjemce ve výši […] %. Tyto vážené průměrné náklady kapitálu se v souladu se standardní metodikou skládají z váženého průměru nákladů příjemce na vlastní kapitál ([…] %) a nákladů dluhu ([…] %), přičemž váhy odpovídají cílovému poměru dluhu k dluhu a vlastnímu kapitálu příjemce ([…] %). Tyto složky WACC jsou náležitě odůvodněny na základě tržních údajů a finančních informací o subjektech podobných příjemci, které byly získány od společností Capital IQ a Reuters (pozn. pod čarou č. 61). Při výpočtu nákladů vlastního kapitálu se konkrétně předpokládá bezriziková sazba ve výši […] %, což je podstatně více, než jsou současné záporné výnosy německých desetiletých státních dluhopisů, riziková přirážka za kapitál ve výši 4,72 % a riziková přirážka země ve výši 1,95 %, což je v souladu s veřejně dostupnými referenčními hodnotami ([63]) a koeficientem beta […] ([64]). Tento koeficient beta představuje průměr koeficientů beta subjektů podobných příjemci uvedených v poznámce pod čarou č. 61, upravený tak, aby zohledňoval rozdíly v poměru dluhu k vlastnímu kapitálu a daňových sazbách, a to v souladu se standardní Hamadovou rovnicí. Náklady vlastního kapitálu zahrnují rovněž malou rizikovou přirážku ve výši 1,75 %, vypočtenou společností Duff & Phelps. Pokud jde o náklady dluhu, jedná se o průměr aktuálního výnosu nesplaceného dluhu příjemce ([…] % před zdaněním, […] % po zdanění), což je konzervativní předpoklad, neboť se očekává, že se zadluženost a úvěruschopnost příjemce během plánovaného období zlepší. Komise se proto domnívá, že se příjemce bude moci v roce 2025 vrátit k životaschopnosti, a to na základě přiměřeného očekávání, že jeho ROCE v roce 2025 bude vyšší než jeho WACC.

(232) Komise rovněž konstatuje, že očekávaná ROCE v roce 2025 je vyšší než medián ROCE za rok 2019 ([…] %) u podobných leteckých společností uvedených v poznámce pod čarou č. 61. To je dalším ukazatelem obnovení životaschopnosti příjemce, jelikož tyto letecké společnosti byly v roce 2019 schopny konkurovat na trhu vlastními silami.

(233) Návrat příjemce k životaschopnosti potvrzuje i alternativní přístup, konkrétně porovnání návratnosti vlastního kapitálu (ROE) a nákladů vlastního kapitálu. Tento přístup se zaměřuje na zisky plynoucí akcionářům, zatímco přístup uvedený v 230. bodě odůvodnění závisí na zisku vytvořeném činností společnosti. Z hlediska akcionářů je společnost životaschopná, pokud zajišťuje návratnost vlastního kapitálu, která je vyšší než náklady vlastního kapitálu. Komise podotýká, že to platí i pro příjemce v roce 2025, neboť očekávaná návratnost vlastního kapitálu činí […] % a náklady vlastního kapitálu dosahují […] %.

(234) Aby se zajistila spolehlivost posouzení návratu k životaschopnosti, zvážila Komise alternativní přístup k výpočtu WACC a nákladů vlastního kapitálu. Tento přístup spočívá v použití očekávaného poměru dluhu k vlastnímu kapitálu příjemce v roce 2025 ([…]) namísto poměru dluhu k vlastnímu kapitálu u podobných subjektů (1,5) za účelem úpravy průměru koeficientu beta podobných subjektů o rozdíly v pákovém efektu a k výpočtu vah dluhu a vlastního kapitálu ve vzorci WACC. V důsledku tohoto předpokladu se náklady vlastního kapitálu zvyšují z […] % na […] %, což odráží vyšší pákový efekt, a tudíž rizikovost vlastního kapitálu příjemce ve srovnání s jeho protějšky. Hodnota WACC se navíc změní z […] % na […] %, a to z důvodu vyvažujících účinků vyšších nákladů vlastního kapitálu a nižší váhy vlastního kapitálu v kapitálové struktuře příjemce. Vzhledem k očekávané ROCE (ROE) v roce 2025 ve výši […] % ([…] %) dospěla Komise k závěru, že kritéria týkající se návratu k životaschopnosti jsou splněna i podle takového alternativního přístupu k výpočtu WACC a nákladů vlastního kapitálu.

([62]) ROCE v roce t je definována jako podíl EBIT po zdanění v roce t a průměrného investovaného kapitálu v roce t a t-1.

([63]) Riziková přirážka za kapitál a riziková přirážka země jsou k dispozici na internetových stránkách profesora Damodarana (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

([64]) Náklady vlastního kapitálu se vypočítají jako součet bezrizikové sazby, rizikové přirážky země, malé rizikové přirážky a součinu koeficientu beta a rizikové přirážky za kapitál.

(235) Pokud jde o schopnost příjemce konkurovat na konci roku 2025, tj. na konci plánu restrukturalizace, vlastními silami, Komise očekává, že příjemce obnoví svůj plný přístup na kapitálové trhy bez veřejného spolufinancování do roku 2025, tj. tři roky po poskytnutí poslední kapitálové podpory. Toto očekávání závisí na následujících argumentech. Za prvé, finanční výhledy ukazují, že během plánovaného období se čistý příjem zvyšuje, což v roce 2025 přispěje ke kladné úrovni vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR. Tato hodnota je vyšší než kapitálová pozice společnosti TAP Air Portugal ve výši […] milionů EUR v roce 2019, kdy příjemce mohl za tržních podmínek získat dlouhodobé financování ve výši […] milionů EUR (23. bod odůvodnění) ([65]). Za druhé, příjemce očekává poměr čistého dluhu k EBITDA ve výši […]. Tento poměr je […] vyšší než prahová hodnota 3,5, což je podle tržní praxe horní hranice odpovídající ratingu investičního stupně, zajišťující tudíž snazší přístup na kapitálové trhy. Z těchto důvodů se Komise domnívá, že příjemce je v roce 2025 schopen konkurovat vlastními silami bez další podpory na záchranu nebo restrukturalizaci.

(236) Jako další slibné důkazy o schopnosti příjemce získat přístup na kapitálové trhy bez státní podpory, a tudíž soutěžit v budoucnu vlastními silami, bere Komise na vědomí skutečnost, že příjemce již zajistil smlouvy o pronájmu letadel ve výši […] milionů EUR a vyjednal částečně úvěr bez státní záruky s […], který prohlásil, že je vysoce přesvědčen o pozitivním uspokojení budoucích potřeb financování až do výše […] EUR, pokud by bylo třeba zvýšit likviditu. Oba tyto prvky již naznačují schopnost příjemce obnovit plný přístup na kapitálové trhy a představují signál důvěry trhu v návrat k jeho životaschopnosti, jakmile bude poskytnuta podpora na restrukturalizaci.

(237) Kromě základního scénáře poskytlo Portugalsko analýzu citlivosti a uvážilo různé nepříznivé scénáře (52. a 53. bod odůvodnění). První analýza spočívá v aktualizaci finančních výhledů ve srovnání s oznámeným plánem z června 2021 s přihlédnutím nejen ke zlepšení prognóz leteckého provozu, nýbrž také k zvýšení cen paliv a k rostoucím inflačním očekáváním. Nepříznivé scénáře vycházejí z oznámeného plánu z června 2021 a spočívají v simulaci účinku vyšších cen paliv (nárůst o […] %), nižších výnosů (pokles o […] %) a jejich kombinace. Komise považuje tyto analýzy citlivosti a nepříznivé scénáře za přiměřené, neboť simulují účinky nepříznivých změn klíčových prvků pro ziskovost leteckých společností.

(238) Komise podotýká, že i když tyto nepříznivé scénáře mají negativní dopad na ziskovost a úvěruschopnost příjemce, neohrožují jeho návrat k životaschopnosti do roku 2025. Ve scénáři se zvýšením ceny paliva o […] % a poklesem výnosů o […] % (52. bod odůvodnění) by příjemce vytvořil kladný EBIT […] a dosáhl by EBIT ve výši […] milionů EUR […] namísto […] milionů EUR. V nepříznivém scénáři s aktualizovanými finančními výhledy (53. bod odůvodnění) ROCE v roce 2025 […], zatímco návratnost vlastního kapitálu se sníží z […] % na […] %. Tyto poměry stále vykazují značnou ziskovost a jsou vyšší než prahové hodnoty životaschopnosti, a to i za předpokladu nejkonzervativnější konfigurace WACC ([…] %) a nákladů vlastního kapitálu ([…] %). Schopnost příjemce vstoupit v roce 2025 na kapitálové trhy a konkurovat svými silami by nebyla ohrožena, neboť kapitálová pozice by byla stále kladná ([…] milionů EUR) a poměr čistého dluhu k EBITA by nepřesáhl […] a dosáhl by hodnoty […].

Závěr ohledně usnadnění rozvoje hospodářských činností a oblastí

(239) Komise závěrem uvádí, že považuje plán restrukturalizace příjemce za realistický, soudržný a důvěryhodný. Jako takový je vhodný k obnovení dlouhodobé životaschopnosti příjemce, aniž by se v přiměřené lhůtě spoléhal na další státní podporu. Podpora na restrukturalizaci proto splňuje požadavky stanovené v bodě 44 písm. b) a c) a bodě 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a přispívá tak k rozvoji hospodářské činnosti v oblasti služeb letecké dopravy spojujících Portugalsko, jak vyžaduje čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

6.4.2. *Příznivé účinky podpory pro hospodářské oblasti převažují nad nepříznivými účinky na obchod a hospodářskou soutěž*

(240) Aby bylo možné posoudit, zda podpora neovlivňuje nepatřičně hospodářskou soutěž a obchodní podmínky, je nezbytné přezkoumat nezbytnost, vhodnost a přiměřenost podpory a zajistit transparentnost. Je rovněž nutné posoudit účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod a zvážit příznivé účinky podpory na rozvoj hospodářských činností a oblastí, jakož i jiné příznivé účinky, které má podpora přinést, oproti jejím negativním dopadům na vnitřní trh.

([65]) Zdroj: výroční zpráva společnosti TAP Air Portugal za rok 2019, s. 53.

6.4.2.1. Nezbytnost

(241) Podle bodu 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy, které hodlají poskytnout podporu na restrukturalizaci, předložit srovnání s důvěryhodným alternativním scénářem, který nezahrnuje státní podporu, a prokázat, jak rozvoje hospodářských činností nebo oblastí, o něž podpora usiluje, podle oddílu 3.1.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude dosaženo, nebo by jich bylo dosaženo v menší míře.

(242) Cílem podpory na restrukturalizaci je zamezit tomu, aby společnost TAP SGPS ukončila činnost, a tím zabránit selhání trhu a sociálním potížím, které by bránily rozvoji služeb letecké dopravy spojujících Portugalsko. Tohoto cíle je dosaženo prováděním plánu restrukturalizace, částečně financovaného podporou na restrukturalizaci. Plán restrukturalizace prokazuje, že k vyřešení finančních problémů příjemce je třeba se zabývat jak likviditou, tak solventností. V krátkodobém horizontu není společnost TAP SGPS schopna zajistit další poskytování nezbytné letecké dopravy, plnit finanční závazky ani získat přístup na finanční trhy. Rovněž z dlouhodobého hlediska není společnost TAP SGPS vzhledem k zápornému vlastnímu kapitálu ve výši […] miliard EUR, přičemž tato situace potrvá delší dobu, schopna dostát svým finančním závazkům. Podpora na restrukturalizaci je proto nezbytná pro úspěšné dokončení plánu restrukturalizace, jehož provedení má usnadnit rozvoj služeb letecké dopravy spojujících Portugalsko.

6.4.2.2. Vhodnost

(243) Podle bodu 38 písm. c) a bodu 54 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude Komise považovat podporu na restrukturalizaci za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud dosažení téhož cíle umožňují jiná opatření, která méně narušují hospodářskou soutěž. Za podporu na restrukturalizaci musí být poskytnuto řádné protiplnění a musí splňovat podmínky stanovené v bodě 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, aby byly zvolené nástroje vhodné pro řešení otázky solventnosti nebo likvidity, kterou se mají zabývat.

(244) Konkurenti zpochybnili předběžné zjištění Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že forma podpory na restrukturalizaci je vhodná. Společnost Ryanair tvrdí, že podpora není vhodná, neboť rozhodnutí o zahájení řízení neuvádí jiné možnosti, které zahrnují či nezahrnují státní podporu, ani podporu s nimi neporovnává. Společnost EAA tvrdí, že forma podpory, kterou tvoří především kapitálová injekce, není vhodná a jde nad rámec toho, co je nezbytné, neboť k usnadnění přístupu na kapitálové trhy, čímž by se obnovila likvidita a platební schopnost společnosti TAP, by postačovala státní záruka (bez jakýchkoli opatření týkajících se vlastního kapitálu). Tvrzení společnosti EAA není podloženo žádnými důkazy, zatímco společnost Ryanair nebere v úvahu současnou situaci doloženou nedostatečným přístupem na kapitálové trhy, aby bylo možno vybrat investora ochotného a schopného poskytnout kapitálové nebo dlouhodobé financování. Naopak diskuse s […] zajišťující okamžité i podmíněné financování potvrzují, že společnosti TAP SGPS/TAP Air Portugal nejsou v současné době schopny získat kapitál ve velkém rozsahu ([66]).

(245) Komise mimoto považuje podporu na restrukturalizaci ve výši 2,55 miliardy EUR ve prospěch společnosti TAP SGPS za vhodnou, a to z těchto důvodů. Za prvé, společnost TAP SGPS byla v roce 2019 podnikem v obtížích se záporným vlastním kapitálem ([…] milionů EUR). V roce 2020 zaznamenala ztráty ve výši […] miliard EUR a očekává kladný čistý příjem […]. Bez podpory na restrukturalizaci by příjemce nebyl schopen vytvořit dostatečný vlastní kapitál, aby vyrovnal přibližně […] miliard EUR […], bez čehož by společnosti TAP SGPS nebo TAP Air Portugal pravděpodobně nebyly schopny získat významné dlouhodobé dluhové nebo investiční financování na kapitálových trzích. Komise v této souvislosti rovněž podotýká, že v roce 2025 očekává příjemce kapitálovou pozici ve výši […] milionů EUR, což nepředstavuje nadměrnou částku v porovnání s očekávaným čistým dluhem ve výši […] miliard EUR. Za druhé, prognózy likvidity ukazují, že bez podpory na restrukturalizaci by příjemce měl v roce 2021 zápornou hotovostní pozici ve výši přibližně […] miliard EUR, v roce 2022 ve výši […] miliard EUR a v roce 2023 […] miliard EUR. Z těchto dvou důvodů dospěla Komise k závěru, že k řešení problémů společnosti TAP SGPS v oblasti solventnosti a likvidity je nejvhodnější výše a forma podpory na restrukturalizaci, která byla poskytnuta především prostřednictvím opatření týkajících se vlastního kapitálu.

(246) Co se týče protiplnění za státní podporu, Komise uvádí, že struktura zásahu portugalského státu je taková, že bude vlastnit 100 % základního kapitálu společnosti TAP Air Portugal. Komise považuje hodnotu tohoto základního kapitálu, kterou může Portugalsko realizovat prodejem, za protiplnění za státní podporu. K vyčíslení tohoto protiplnění provedla Komise ocenění vlastního kapitálu společnosti TAP Air Portugal (229. bod odůvodnění) na základě finančních výhledů uvedených v oznámeném plánu restrukturalizace a podle standardních metod oceňování, tj. metody diskontovaných peněžních toků a násobků.

([66]) […].

(247) Za účelem odhadu hodnoty vlastního kapitálu společnosti TAP Air Portugal Komise nejprve odhadla celkovou hodnotu podniku. Za tímto účelem diskontovala volné peněžní toky podniku během plánovaného období, jakož i konečnou hodnotu s použitím WACC uvedených v 230. bodě odůvodnění jako diskontní sazby. Komise použila k výpočtu konečné hodnoty dva přístupy. Prvním je Gordonův růstový model, který od posledního roku trvání plánu předpokládá trvalé konstantní tempo růstu volných peněžních toků podniku. Druhou metodou je metoda násobků, podle níž má společnost hodnotu násobku svých zisků. V souladu s tržní praxí považovala Komise za relevantní měřítko zisku EBITDA a získala od podobných leteckých společností (pozn. pod čarou č. 61) údaje o hodnotě podniku (výhledově) ve výši násobku EBITDA. Po odhadu celkové hodnoty společnosti TAP Air Portugal vypočítá Komise hodnotu jejího vlastního kapitálu odečtením čistého dluhu.

(248) Odhady Komise ukazují rostoucí hodnotu vlastního kapitálu společnosti TAP Air Portugal během plánovaného období, která se zvyšuje z […] – […] milionů EUR v roce 2022 na […] milionů EUR v roce 2025 ([67]). Komise se domnívá, že v současnosti lze důvodně očekávat protiplnění, které by Portugalsko mohlo získat za státní podporu prodejem svého podílu ve společnosti TAP Air Portugal.

(249) Z toho vyplývá, že forma podpory na restrukturalizaci je vhodná a za podporu je poskytnuto dostatečné protiplnění.

6.4.2.3. Přiměřenost podpory: vlastní přispění a sdílení nákladů

(250) Podle bodu 38 písm. e) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nesmí podpora překročit minimum nezbytné k dosažení cíle, který podpora na restrukturalizaci sleduje. Výše a intenzita podpory na restrukturalizaci musí být omezena na nezbytné minimum, aby bylo možné provést restrukturalizaci s ohledem na stávající finanční zdroje příjemce, jeho akcionářů nebo obchodní skupiny, ke které náleží (bod 61 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Zejména musí být zaručena dostačující úroveň vlastního přispění na náklady na restrukturalizaci, a pokud je státní podpora poskytnuta ve formě, která posiluje kapitálové postavení příjemce, sdílení nákladů. Při posuzování těchto požadavků se zohlední jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu.

(251) Vlastní přispění příjemce k plánu restrukturalizace musí být skutečné a opravdové a zpravidla by mělo být srovnatelné s poskytnutou podporou, pokud jde o dopad na solventnost nebo likviditu příjemce. Podle bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí Komise posoudit, zda jsou různé zdroje vlastního příspěvku skutečné a neobsahují podporu. Podle bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise obvykle považuje vlastní přispění za přiměřené, pokud jeho výše bude představovat více než 50 % nákladů na restrukturalizaci.

(252) Komise musí ověřit, zda různé zdroje financování plánu popsané v 43. až 45. bodě odůvodnění neobsahují podporu a zda jsou skutečné a zda je dostatečně jisté, že budou během provádění plánu restrukturalizace realizovány, přičemž jsou vyloučeny očekávané budoucí zisky. Příspěvky státu v jeho postavení akcionáře společností TAP SGPS a TAP Air Portugal obsahují podporu a nemohou být při posouzení zohledněny.

(253) Vyplacení náhrad za restrukturalizaci pracovních sil ve výši […] milionů EUR, přičemž částka ve výši […] milionů EUR již byla vyplacena v roce 2021 (43. bod odůvodnění písm. a), se týká nákladů souvisejících se snížením počtu zaměstnanců, které předpokládá plán restrukturalizace. Tyto náklady jsou bezprostřední, jelikož společnost TAP Air Portugal již ukončila pracovní smlouvy v rámci optimalizace a restrukturalizace pracovních sil prováděné od dubna 2020, a představují menší část příjmů, které již byly inkasovány do prosince 2021. Portugalsko uvedlo, že celková výše náhrad souvisejících s ukončením pracovních smluv v důsledku restrukturalizace činí […] milionů EUR, přičemž zmíněná částka je hrazena přímo společností TAP Air Portugal z provozního peněžního toku, zatímco částka ve výši […] milionů EUR bude financována státem ze zdrojů pocházejících z půjčky na záchranu. Část náhrad za restrukturalizaci pracovních sil, která není financována ze státní podpory, a to z vlastního kapitálu, ani ze státem zaručené půjčky, lze proto považovat za vlastní příspěvek příjemce na tyto náklady a je možné ji pokládat za skutečnou, tj. opravdovou ve smyslu bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

([67]) Pro výpočet konečné hodnoty pomocí Gordonova růstového modelu předpokládá Komise tempo růstu trvalých investic ve výši 1,5 %, což se rovná odpisům v roce 2025, trvalý EBIT rovnající se EBIT v roce 2025 a nulové změny čistého provozního kapitálu. Pokud jde o metodu násobků, Komise získala střední hodnotu podniku k poměru EBITDA (výhledově) ve výši 4,16 s použitím údajů společnosti Capital IQ o leteckých společnostech podobných příjemci. Výhledově znamená odhad EBITDA v roce 2025 provedený analytiky trhu s cennými papíry.

(254) Podobně se úhrada nepředvídaných výdajů v souvislosti s odprodejem […] […] milionů EUR (43. bod odůvodnění písm. f)) vztahuje na nepředvídané výdaje (zejména […]% […], […]% […]% […]), které v souvislosti s odprodejem prostřednictvím prodeje tohoto aktiva uhradí společnost TAP SGPS a nebudou přeneseny na nabyvatele. Představují předem stanovenou výši expozice, kterou příjemce převezme ze svých vlastních zdrojů za dostupnou částku, a to prostřednictvím svých okamžitých – a mnohem vyšších – příjmů v roce 2022, a nikoli ze státní podpory. Komise se proto domnívá, že mohou být rovněž zahrnuty jako vlastní příspěvek a že jsou skutečné a opravdové, a to vzhledem k závazku týkajícímu se odprodeje tohoto aktiva v roce 2022 stanovenému v plánu restrukturalizace (29. bod odůvodnění).

(255) Pokud jde o příspěvky třetích stran nebo opatření k zvýšení nákladové efektivnosti v celkové výši […] milionů EUR (43. bod odůvodnění), Komise uvádí, že trvalé snížení nákladů hrazené nebo umožněné externími dodavateli nebo zákazníky příjemce může představovat skutečné a opravdové zdroje vlastního příspěvku, pokud vyplývá ze závazných dohod a je účinné a nevratné. Konkrétně snížení nákladů, které nesou zúčastněné strany v souvislosti s tímto druhem úspor nákladů, musí být skutečné, trvalé a nevratné, aby se rovnalo skutečnému a opravdovému zdroji vlastního příspěvku ([68]). Komise již usoudila, že snížení smluvních závazků v nově sjednaných dohodách s dodavateli a pronajímateli představuje skutečné zdroje vlastního příspěvku: ve srovnání s podmínkami původních dohod uvolňuje zdroje, které jsou k dispozici pro financování nákladů na restrukturalizaci, jež by jinak musely být vynaloženy na splacení souvisejících pohledávek ([69]). Totéž platí pro dodavatele a kupující, kteří se pevně zavazují nebo mění podmínky svých smluv, což uvolní zdroje příjemce ([70]).

(256) Vzhledem ke skutečnosti, že více než […] smluv nově sjednaných společností TAP Air Portugal je založeno na právně závazných aktech, přičemž částka ve výši […] milionů EUR připadá na již provedené smlouvy a částka ve výši […] milionů EUR představuje již uzavřené smlouvy, lze tato provozní restrukturalizační opatření považovat za skutečné a opravdové příspěvky. Taková opatření totiž vedou ke sdílení finanční zátěže společnosti TAP SGPS spojené s náklady na restrukturalizaci s dodavateli, kteří by jinak na základě kladných provozních výsledků měli nárok na vyšší splatné částky.

(257) Stejně tak příspěvky spojené s postupným rušením aktiv a s novými jednáními s výrobci původního zařízení (zejména […]) ve výši až […] milionů EUR (43. bod odůvodnění písm. d)) představují výnosy z prodeje aktiv, konkrétně […] ([…]), […]. Jelikož tato opatření představují peněžní příjmy a příspěvky z vlastních zdrojů příjemce pocházející od kupujících vybavení nebo aktiv, lze je považovat za skutečné zdroje přispívající k restrukturalizaci. Tyto příspěvky lze navíc považovat za opravdové vzhledem k tomu, že jsou již prováděny prostřednictvím smluv podepsaných s protějšky příjemce. Stejné odůvodnění platí pro finanční prostředky získané s ohledem na pronájem nových letadel až do výše […] milionů EUR (43. bod odůvodnění písm. c)), s přihlédnutím k důkazům, které předložilo Portugalsko ohledně závazků týkajících se financování devíti ocasních částí a dvou motorů přijatých v rámci plánu restrukturalizace.

(258) Pokud jde o částečné státní záruky poskytnuté v souvislosti s restrukturalizací, Komise se domnívá, že zbývající část rizika nesená účastníky trhu představuje platný a skutečný příspěvek k nákladům na restrukturalizaci ([71]). Část ([…] %) financování ve výši […] milionů EUR, za kterou stát neručí, tj. […] milionů EUR (43. bod odůvodnění písm. e)), lze proto považovat za skutečný a opravdový příspěvek tržního věřitele k nákladům na restrukturalizaci. Stejně tak nové financování sjednané se soukromou finanční institucí ([…]) ve výši až […] milionů EUR představuje skutečný a opravdový příspěvek, který lze provést […] v závislosti na potřebách likvidity přesahujících provozní peněžní toky (43. bod odůvodnění písm. e)).

([68]) Rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2021 ve věci SA.58101 (2020/C) a SA.62043 (2021/N) – Portugalsko – Podpora na záchranu a restrukturalizaci skupiny SATA (Úř. věst. C 223, 11.6.2021, s. 37), 72. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63203 (2021/N) – Německo – Podpora na restrukturalizaci podniku Condor (dosud nezveřejněno), 132. bod odůvodnění písm. c). Rozhodnutí Komise ze dne 12. května 2016 ve věci SA.40419 (2015/NN) – Podpora na restrukturalizaci podniku Polzela (Úř. věst. C 258, 15.7.2016, s. 3), 119. bod odůvodnění.

([69]) Rozhodnutí Komise ze dne 8. června 2015 o státní podpoře, kterou Slovinsko plánuje poskytnout skupině Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (Úř. věst. L 59, 4.3.2016, s. 168), 80. bod odůvodnění.

([70]) Rozhodnutí Komise ze dne 20. srpna 2018 ve věci SA.51408 (2018/N) – Podpora společnosti Terramass B.V. (Úř. věst. C 406, 19.11.2018, s. 10), 22. a 71. bod odůvodnění.

([71]) Rozhodnutí Komise ze dne 27. srpna 2021 ve věci SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (Úř. věst. C 450, 5.11.2021, s. 2), 18. a 71. bod odůvodnění.

(259) V případě dluhopisů a syndikovaných úvěrů v celkové výši […] EUR uvedených v 43. bodě odůvodnění písm. g) představují odklady výhodu v podobě odložení plateb, které byly splatné a byly by jinak vymahatelné. Pokud jde o dohodnuté operace restrukturalizace s odkladem splatnosti dluhu, který zachovává povinnost splatit dlužnou částku jistiny, Komise se na rozdíl od původního tvrzení portugalských orgánů domnívá, že příspěvek k nákladům na restrukturalizaci je nižší než odložená nominální částka a skládá se z čisté současné hodnoty dohodnutého splátkového kalendáře plateb ([72]). Odklady zahrnují celkovou hodnotu skutečného příspěvku ve výši […] milionů EUR. Částka je odhadnuta pomocí výpočtu rozdílu čisté současné hodnoty mezi splacením ke dni splatnosti nebo okamžitým splacením na základě závazků, od nichž se upouští, diskontovaných tržní úrokovou sazbou ([…]) […]: […] milionů EUR […], […] milionů EUR […], […] milionů EUR […].

(260) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem činí celková částka, kterou lze považovat za skutečný a opravdový příspěvek příjemce, […] milionů EUR, což odpovídá […] % nákladů na restrukturalizaci. Z toho částka ve výši […] milionů EUR pochází z nových finančních prostředků za tržních podmínek získaných z výnosů z prodeje […], finančního leasingu zahrnujícího […] letadla a motory a nových finančních prostředků od […] (43. bod odůvodnění). Tyto částky se mohou během doby trvání plánu restrukturalizace zvýšit o výnosy z […], jejich výše však nemůže být odhadnuta a stanovena s dostatečnou jistotou, aby mohla být považována za opravdový vlastní příspěvek příjemce k nákladům na restrukturalizaci.

(261) V souladu s bodem 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může Komise přijmout příspěvek, který nedosahuje 50 % nákladů na restrukturalizaci, pouze za výjimečných okolností a v případě zvlášť závažných problémů, je-li výše tohoto příspěvku i nadále významná.

(262) Za současné situace po vypuknutí pandemie COVID-19 se Komise domnívá, že v závislosti na konkrétním případě může být odůvodněné, aby vlastní příspěvky byly nižší než prahová hodnota ve výši 50 % nákladů na restrukturalizaci, pokud zůstanou významné a zahrnují dodatečné nové financování za tržních podmínek ([73]). Jako ukazatel úrovně, kterou by Komise v tomto případě považovala za vhodnou, měla Komise ve své rozhodovací praxi za to, že vlastní příspěvek ve výši 24 % nákladů na restrukturalizaci může být významný, a že tudíž podpora na restrukturalizaci ve výši 76 % nákladů na restrukturalizaci může být přiměřená ([74]).

(263) Komise se domnívá, že Portugalsko prokázalo existenci výjimečných okolností. Komise zejména uznává, že pandemie COVID-19 a opatření přijatá k jejímu omezení znamenaly pro příjemce výjimečné okolnosti v souvislosti s vážnou poruchou v hospodářství ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU s bezprostředním dopadem na mobilitu a odvětví letecké dopravy a na jeho schopnost získat tržní financování. Jelikož vlastní příspěvek činí […] % nákladů na restrukturalizaci a polovina je poskytnuta jako nové financování, vyvozuje Komise závěr, že v tomto případě je přijatelná výše příspěvku nižší než 50 %.

(264) Podle bodů 65 až 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může mít státní podpora poskytnutá způsobem, který posiluje kapitálové postavení příjemce, za následek ochranu akcionářů a podřízených věřitelů před důsledky jejich volby investovat do podniku, který je příjemcem podpory, což vytváří morální hazard a oslabuje tržní disciplínu. Podpora na pokrytí ztrát by proto měla být poskytována pouze za podmínek, které zahrnují přiměřené sdílení nákladů ze strany stávajících investorů, a státní zásah by měl být proveden poté, co byly ztráty v plném rozsahu zúčtovány a rozděleny mezi stávající akcionáře a držitele podřízeného dluhu. Rovnoměrné sdílení nákladů bude rovněž znamenat, že jakákoli státní podpora, která posiluje kapitálové postavení příjemce, by měla být udělena za podmínek, které státu zajistí přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát.

([72]) Rozhodnutí Komise ze dne 9. července 2014 ve věci SA.38324 (2014/N) – Španělsko – Podpora na restrukturalizaci společnosti Alestis (Úř. věst. C 418, 21.11.2014, s. 6), 82. bod odůvodnění.

([73]) Dočasný rámec v platném znění, body 3 a 14a.

([74]) Rozhodnutí Komise ze dne 24. dubna 2007 o podpoře provedené Belgií ve prospěch společnosti Inter Ferry Boats (C 46/05 (ex NN 9/04 a ex N 55/05)) (Úř. věst. L 225, 27.8.2009, s. 1), 348.–350. bod odůvodnění. V tomto případě Komise použila pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999, které vyžadovaly, aby byl vlastní příspěvek významný, aniž by byla upřesněna použitelná minimální prahová hodnota, která byla v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 stanovena na 50 %.

(265) V tomto ohledu podpora na restrukturalizaci sice spočívá především v kapitálových injekcích nebo přeměně dluhových nástrojů na vlastní kapitál, portugalský stát však vykonával společnou kontrolu nad příjemcem jako akcionář před poskytnutím podpory na záchranu a nyní má kontrolní podíl jak ve společnosti, která je příjemcem podpory, tak ve společnosti TAP Air Portugal (8. až 12. bod odůvodnění). Z toho vyplývá, že portugalský stát byl úzce spjat se strategickými a finančními rozhodnutími popsanými v 19. až 22. bodě odůvodnění, v jejichž důsledku se příjemce stal podnikem v obtížích. S ohledem na odvrácení morálního hazardu prostřednictvím přiměřeného sdílení nákladů je proto vhodné poznamenat, že zásah státu jakožto poskytovatele podpory na restrukturalizaci řeší situaci finanční nerovnováhy a ztrát, s níž byl stát jako akcionář vykonávající společnou kontrolu nad příjemcem spojen. Jak uvedlo Portugalsko, společnost TAP SGPS bude […] (45. bod odůvodnění).

(266) Z toho vyplývá, že stávající akcionáři příjemce, včetně portugalského státu, budou přiměřeně sdílet náklady na restrukturalizaci, neboť v praxi se hodnota jejich stávajících podílů při absorpci ztrát sníží na nulu. Společnost TAP SGPS navíc postupně odprodá své provozní dceřiné společnosti Cateringpor, Groundforce, M&E Brazil a zbaví se obchodních činností. V důsledku toho bude podpora na restrukturalizaci ve formě vlastního kapitálu vloženého státem poskytnuta za podmínek, které státu zajistí veškeré budoucí kapitálové zisky příjemce v porovnání se zbývajícím vlastním kapitálem, čímž bude splněna podmínka přiměřeného sdílení nákladů ze strany stávajících akcionářů stanovená v bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(267) Finanční instituce a investoři držící dluhopisy, kteří jsou věřiteli příjemce a/nebo jeho dceřiných společností, jak je uvedeno v 67. bodě odůvodnění písm. a) a 43. bodě odůvodnění písm. g), ve skutečnosti drží přednostní dluh, který není podřízen platbě jiného finančního dluhu vyjma před akcionáři v případě platební neschopnosti nebo likvidace ani absorpci ztrát. Ačkoli pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nevyžadují, aby přednostní věřitelé sdíleli zátěž spojenou s restrukturalizací, v tomto případě držitelé dluhopisů a finanční instituce skutečně přispívají k pokrytí nákladů příjemce na restrukturalizaci (259. bod odůvodnění).

(268) Pokud jde o držitele dluhopisů a zabránění morálnímu hazardu, je vhodné poznamenat, že emise dluhopisů příjemce se uskutečnily v červnu a prosinci 2019 (23. bod odůvodnění), relativně blízko pandemii. Tito investoři nebo věřitelé proto nefinancovali nadměrné podstupování rizik nebo expanzi či obchodní chování, jež přispěly k obtížím příjemce, ani k nim nevybízeli jinak. Z toho vyplývá, že sdílení nákladů ze strany stávajících akcionářů příjemce je přiměřené a dostatečné.

(269) Komise proto došla k závěru, že podpora na restrukturalizaci je přiměřená a zahrnuje odpovídající sdílení nákladů.

6.4.2.4. Nepříznivé účinky

(270) Podle bodu 38 písm. f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být v případě poskytnutí podpory na restrukturalizaci přijata opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, pokud možno strukturální opatření ve formě odprodeje samostatných činností ve prospěch rozšiřování činnosti malých konkurentů nebo přeshraniční činnosti. Aby se navíc snížily nepříznivé účinky na hospodářskou soutěž a obchod, neměli by příjemci podpory na záchranu nebo restrukturalizaci v posledních deseti letech v zásadě obdržet podobnou podporu. V opačném případě opakující se plány na záchranu nebo restrukturalizaci zpochybňují schopnost příjemce přispívat k celkové produktivitě, a tím i rozvoj daných hospodářských činností nebo regionů, zatímco výkonnější konkurenti na vnitřním trhu čelí dotované soutěži ze strany společnosti, která by jinak zanikla, čímž by se uvolnil trh a umožnil růst a rozvoj.

6.4.2.5. Zásada „jednou a dost“

(271) Podle bodů 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci lze podnikům v obtížích poskytnout podporu pouze na jednu záchrannou nebo restrukturalizační operaci. Pokud tudíž od poskytnutí podpory na záchranu, podpory na restrukturalizaci nebo dočasné podpory na restrukturalizaci příjemci v minulosti uplynulo méně než deset let, včetně jakékoli takové podpory poskytnuté před vstupem pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci v platnost a jakékoli neoznámené podpory, Komise další podporu nepovolí (zásada „jednou a dost“).

(272) Kromě prohlášení Portugalska v tomto smyslu i z ověření záznamů Komise vyplývá, že v posledních deseti letech žádná ze společností v rámci hospodářské jednotky, která je příjemcem (zahrnující společnost TAP SGPS, její současnou sesterskou společnost TAP Air Portugal a všechny jejich ovládané dceřiné společnosti), neobdržela žádnou jinou podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci nebo dočasnou podporu na restrukturalizaci. Podpora na záchranu ve výši 1,2 miliardy EUR, která byla schválena rozhodnutím Komise ze dne 16. července 2021, je součástí jediné restrukturalizační operace podporované podporou na restrukturalizaci v souladu s bodem 72 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(273) V dubnu a prosinci 2021 nevznesla Komise žádné námitky proti odškodnění společnosti TAP Air Portugal podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU (pozn. pod čarou č. 14). Jak je však uvedeno v bodě 15 dočasného rámce, zásada „jednou a dost“ stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se nevztahuje na podporu, kterou Komise prohlásí za slučitelnou podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, neboť posledně uvedený druh podpory není „podporou na záchranu, podporou na restrukturalizaci nebo dočasnou podporou na restrukturalizaci“ ve smyslu bodu 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

6.4.2.6. Opatření omezující narušení hospodářské soutěže

(274) Jak je vysvětleno v bodech 87 až 93 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, opatření v oblasti hospodářské soutěže by měla být stanovena v poměru k účinkům podpory narušujícím hospodářskou soutěž, a to zejména k: i) výši a povaze podpory a podmínkám a okolnostem, za nichž byla udělena; ii) velikosti a poměrnému významu příjemce na trhu a vlastnostem dotčeného trhu a iii) míře, v níž po uplatnění vlastního přispění a opatření ke sdílení nákladů přetrvávají obavy ohledně morálního hazardu.

(275) Strukturální opatření mohou zahrnovat odprodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu. Měla by vytvářet příznivé podmínky pro vstup nových konkurentů na trh, rozrůstání stávajících malých konkurentů nebo přeshraniční činnost s přihlédnutím k trhu nebo trhům, na nichž bude mít příjemce po restrukturalizaci významné tržní postavení, zejména trhům s nadměrnou kapacitou. Opatření upravující chování by měla zaručit, že podpora bude použita pouze k financování obnovy dlouhodobé životaschopnosti.

(276) Jak je podrobně uvedeno v 75. až 98. bodě odůvodnění, Portugalsko se zavazuje, že společnost TAP SGPS přijme během období restrukturalizace následující opatření, aby omezila narušení hospodářské soutěže způsobené podporou:

a) odprodej podílů držených společností TAP SGPS ve vedlejších podnicích, tj. v oblasti pozemního odbavování (Groundforce), údržby (M&E Brasil) a stravování (Cateringpor);

b) omezení velikosti letadlového parku na nejvýše [90–100] letadel;

c) převod až osmnácti letištních časů denně jednomu skutečnému nebo potenciálnímu konkurentovi na letišti v Lisabonu;

d) zákaz akvizic a

e) zákaz reklamy.

i) Posouzení odprodeje vedlejších podniků

(277) Komise podotýká, že společnosti Groundforce a Cateringpor byly do roku 2019 ziskové a životaschopné. Obtíže, s nimiž se tyto společnosti v současné době potýkají, jsou způsobeny pouze krizí COVID-19, která negativně ovlivnila odvětví letectví obecně. Komise mimoto hodnotí kladně odhad hodnoty podílu společnosti TAP SGPS v […] ve výši […] milionů EUR, jakož i zájem potenciálních investorů o nabytí […]. Tento zájem investorů naznačuje, že prodej […] jako fungujícího podniku s následnou restrukturalizací a návratem k životaschopnosti po oživení trhu letecké dopravy je realistickým scénářem. Z těchto důvodů dospěla Komise k závěru, že odprodej podílů společnosti TAP SGPS ve společnostech Cateringpor a Groundforce splňuje požadavky bodu 80 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť tyto dvě společnosti, které se v současné době potýkají s finančními potížemi způsobenými v odvětví letectví krizí v důsledku onemocnění COVID-19, budou schopny z dlouhodobého hlediska účinně konkurovat, pokud budou provozovány vhodným kupujícím, který je bude schopen restrukturalizovat a v dlouhodobém horizontu obnovit jejich životaschopnost.

(278) Komise pokládá rovněž odprodej podílů společnosti TAP SGPS ve společnostech Cateringpor a Groundforce za opatření omezující narušení hospodářské soutěže. Toto hodnocení je odůvodněno tím, že obě výše uvedené společnosti jsou vertikálně integrovány do skupiny TAP SGPS a jsou jejím hlavním poskytovatelem stravovacích služeb a služeb pozemního odbavování. Odprodej společností Cateringpor a Groundforce proto umožní jiným společnostem než společnosti TAP SGPS soutěžit na příslušných trzích a uspokojit velkou poptávku po službách společnosti TAP SGSP. Tyto odprodeje proto představují platná opatření, která zmírňují narušení hospodářské soutěže.

(279) Komise naopak neuznává odprodej společnosti M&E Brasil jako opatření omezující narušení hospodářské soutěže, jelikož se jedná o historicky ztrátovou společnost, jejíž obtíže nastaly před krizí COVID-19 (77. bod odůvodnění). Odprodej takové společnosti je spíše opatřením k obnovení dlouhodobé životaschopnosti v souladu s bodem 78 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

ii) Posouzení omezení velikosti letadlového parku

(280) Mezi opatření k omezení přítomnosti na trhu nebo snížení kapacity patří omezení velikosti letadlového parku na [90–100] letadel do roku 2025. Tento strop představuje snížení o […] letadel ve srovnání s velikostí letadlového parku společnosti TAP Air Portugal v roce 2019. Portugalsko doložilo, že strop účinně omezuje přítomnost společnosti TAP Air Portugal na trhu, která podle prognóz IATA z října 2021 ([75]) uvedených v základním scénáři nebude disponovat dostatečným počtem letadel, aby v roce 2025 plně uspokojila poptávku po leteckém provozu. V důsledku toho bude mít příjemce omezenou přítomnost na trhu nejen s ohledem na letadlový park před restrukturalizací, nýbrž také s ohledem na pravděpodobné tržní postavení na konci období restrukturalizace. Toto snížení velikosti letadlového parku je navíc v souladu s opatřeními v oblasti hospodářské soutěže, která Komise považovala za přiměřená v případě restrukturalizace leteckých společností ([76]).

(281) S ohledem na velikost a dobu trvání snížení počtu letadel a omezení, která to znamená pro činnost příjemce, považuje Komise snížení velikosti letadlového parku na [90–100] letadel za platné opatření k omezení přítomnosti na trhu a snížení kapacity.

iii) Posouzení závazku týkajícího se převodu letištních časů na letišti v Lisabonu

(282) Jak se připomíná v bodě 78 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, opatření k omezení narušení hospodářské soutěže by měla být přijata zejména na trhu nebo trzích, na nichž bude mít podnik po restrukturalizaci významné tržní postavení. Jelikož společnost TAP Air Portugal v současnosti má a i po restrukturalizaci si zachová významné tržní postavení na letišti v Lisabonu (viz 32. bod odůvodnění), navrhlo Portugalsko zvláštní strukturální opatření k omezení narušení hospodářské soutěže způsobeného podporou u služeb osobní letecké dopravy na/z letiště Lisabon.

Rozsah závazku týkajícího se převedení letištních časů na letišti v Lisabonu

(283) Podle bodu 80 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by strukturální opatření k omezení narušení hospodářské soutěže měla mít zpravidla formu odprodeje životaschopného samostatného podniku bez přerušení jeho činnosti, který by si za předpokladu, že bude provozován vhodným kupujícím, udržel dlouhodobou účinnou konkurenceschopnost.

(284) Dne 3. prosince 2021 navrhlo Portugalsko strukturální závazek, podle něhož by společnost TAP Air Portugal převedla podle článku 8b nařízení o letištních časech na letišti v Lisabonu na příjemce nápravných opatření až osmnáct letištních časů denně. Příjemce nápravných opatření bude schválen na základě výzvy k podávání návrhů zveřejněné dohlížejícím správcem.

([75]) Viz pozn. pod čarou č. 34.

([76]) Rozhodnutí Komise ze dne 7. března 2007 ve věci SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) – Restrukturalizace společnosti Cyprus Airways (Úř. věst. L 49, 22.2.2008, s. 25), 129. až 133. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 19. září 2012 o státní podpoře SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) poskytnuté Českou republikou společnosti České aerolinie, a.s. (Úř. věst. L 92, 3.4.2013, s. 16), 139. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 27. června 2012 ve věci SA33015 (2012/C, ex 2011/N), Air Malta plc. (Úř. věst. L 301, 30.10.2012, s. 29), 130. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63203 (2021/N) – Německo – Podpora na restrukturalizaci společnosti Condor, dosud nezveřejněno, 145. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2020 ve věci SA 58463 (2020/N) – Podpora na restrukturalizaci podniku Corsair (Úř. věst. C 41, 5.2.2021, s. 8), 5., 34., 88. b) a 93. bod odůvodnění.

(285) Hlavním účelem strukturálního závazku na letišti v Lisabonu je zajistit, aby společnost TAP Air Portugal převedla letištní časy (práva) nezbytné pro zřízení nebo rozšíření provozní základny konkurentem na přetíženém letišti, kde má společnost TAP Air Portugal významné tržní postavení (letiště v Lisabonu), a vytvořit podmínky pro zachování dlouhodobé účinné hospodářské soutěže na tomto letišti ([77]). Jak je podrobněji uvedeno níže, Komise se domnívá, že tohoto cíle je dosaženo, neboť strukturální závazek kombinuje i) významný objem letištních časů (tj. až osmnáct letištních časů denně), přičemž takový objem letištních časů není obvykle k dispozici pro vstup nebo rozšíření činnosti na letišti v Lisabonu, zejména v denních časech nebo týdnech dopravní špičky ([78]), a ii) přiměřené podmínky pro převod letištních časů na příjemce nápravných opatření (tj. bezplatný a bezpodmínečný převod).

(286) Podle důvodové zprávy k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie, který předložila Komise ([79]), *„silný konkurent, který na určitém letišti zahajuje provoz, si musí vytvořit životaschopné portfolio letištních časů, aby mohl reálně soutěžit s dominantním dopravcem na tomto letišti (obvykle „národní“ dopravce)“*.

(287) Nedostatečný přístup k letištním časům představuje významnou překážku pro vstup a rozšíření činnosti na nejrušnějších evropských letištích ([80]). Podle nařízení o letištních časech jsou letištní časy nezbytné pro provoz leteckých společností, neboť pouze letečtí dopravci, kteří jsou držiteli letištních časů, mají právo získat přístup ke službám letištní infrastruktury poskytovaným provozovateli koordinovaných letišť, a tudíž provozovat trasy na tato letiště nebo z nich. Podle nařízení o letištních časech mohou být letištní časy mezi leteckými společnostmi vyměňovány nebo převáděny pouze za určitých konkrétních okolností, s výhradou výslovného potvrzení koordinátora letištních časů podle nařízení o letištních časech.

(288) Závazek spočívající v převodu letištních časů na letišti v Lisabonu proto odstraňuje hlavní překážku vstupu a rozšíření činnosti konkurentů společnosti TAP Air Portugal na tomto velmi přetíženém letišti. Z údajů získaných od portugalského koordinátora letištních časů (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) vyplývá, že žádosti o letištní časy na letišti v Lisabonu přesahují dostupnou kapacitu ([81]) a že žádosti o dodatečné letištní časy nezbytné k podstatnému zvýšení provozu na letišti v Lisabonu nemohou být uspokojeny běžným fungováním obecného postupu přidělování letištních časů, a to z důvodu nedostatečného fondu nevyužitých letištních časů a roztříštěného rozdělování fondu letištních časů, kvůli čemuž je vznik silného konkurenta nepravděpodobný.

(289) Komise se domnívá, že závazek, podle něhož společnost TAP Air Portugal převede letištní časy na přetíženém letišti, kde má významné tržní postavení, s cílem umožnit konkurentům zřídit nebo rozšířit základnu, je nejúčinnějším opatřením v oblasti hospodářské soutěže za účelem minimalizace narušení hospodářské soutěže. Například s ohledem na krizi v odvětví letecké dopravy, která může vést k tomu, že ostatní aktiva nezbytná k provozování převedených letištních časů (např. letadla) budou na trhu dostupná za atraktivních podmínek po celou dobu plnění závazků, nemá zaměření se na letištní časy v rámci balíčku, který má nabídnout společnost TAP Air Portugal, vliv na její životaschopnost a konkurenceschopnost ([82]).

(290) Vzhledem ke skutečnosti, že zřízení nebo rozšíření základny konkurenčním dopravcem znamená strukturální změny v konkurenčním prostředí na letišti v Lisabonu, uznává Komise strukturální povahu závazku předloženého Portugalskem.

([77]) Komise uvádí, že na letišti v Lisabonu je nedostatek parkovacích stání letadel, což má za následek místní pravidlo (https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules). Dne 1. prosince 2021 portugalské orgány potvrdily, že je provozovatel letiště Lisabon informoval, že příjemce nápravných opatření bude mít přístup k letištní infrastruktuře (včetně parkovacích stání).

([78]) Jako příklad lze uvést, že podle NAV Portugal […].

([79]) KOM/2011/827 v konečném znění ze dne 1. prosince 2011.

([80]) Viz např. věc SA.57153 – *Německo – COVID-19 – Podpora společnosti Lufthansa*, 224. bod odůvodnění.

([81]) Například podle údajů NAV Portugal představovaly žádosti, které původně podaly všechny letecké společnosti na letišti v Lisabonu na letní sezónu IATA 2020, 167 264 letištních časů, zatímco na začátku sezóny bylo přiděleno 121 331 letištních časů.

([82]) Komise ve své rozhodovací praxi v případech spojování podniků a antimonopolních řízení přijala jiné závazky (např. zvláštní dohody o poměrném podílu nebo přístup k věrnostním programům), jejichž cílem je odstranit určité překážky vstupu nebo rozšíření činnosti s ohledem na konkrétní trasy, jako je nedostatečný přístup k přípojovým letům nebo k cestujícím na služební cestě (často členům věrnostních programů). V daném případě spočívá příslušná překážka v nedostatečném přístupu k přetížené infrastruktuře letiště, což může účinně napravit pouze převod letištních časů.

(291) S ohledem na výše uvedené skutečnosti vyvozuje Komise závěr, že závazek spočívající v převodu letištních časů je vhodným opatřením k minimalizaci narušení hospodářské soutěže, neboť umožní strukturální hospodářskou soutěž se společností TAP Air Portugal při poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště v Lisabonu, kde má tato společnost významné tržní postavení.

(292) Komise má rovněž za to, že počet osmnácti letištních časů denně postačuje k tomu, aby příjemce nápravných opatření mohl zavést nebo případně rozšířit svou činnost na letišti v Lisabonu, například bázováním tří letadel a prováděním tří obrátek denně s každým z nich ([83]). Je-li příjemcem nápravných opatření dálkový dopravce, osmnáct letištních časů denně mu umožní bázovat vyšší počet letadel nebo získat přístup k letištním časům potřebným k provozování přípojových letů. Jelikož letištní časy nejsou spojeny s žádnou konkrétní trasou, mohou je letecké společnosti využívat v souladu se svým obchodním plánem (tj. na kterékoli trase dle svého výběru). To příjemci nápravných opatření umožní dosáhnout úspor z množství a rozsahu a účinněji konkurovat společnosti TAP Air Portugal. Komise v tomto ohledu poznamenává, že by přidání tří letadel jedním ze dvou konkurentů společnosti TAP Air Portugal, kteří na letišti v Lisabonu bázují největší letadlový park (tj. Ryanair a easyJet), již zvýšilo jejich bázovaný letadlový park o více než 40 %, což by zajistilo značnou dodatečnou účinnou hospodářskou soutěž na letišti v Lisabonu.

(293) Komise proto vyvozuje závěr, že velikost balíčku letištních časů, který má být převeden v rámci strukturálního závazku, je vhodná a účinná pro posílení hospodářské soutěže na letišti v Lisabonu tím, že umožní účinný vstup nového konkurenta majícího základnu na tomto letišti nebo rozšíření činnosti již existujícího konkurenta.

(294) Komise se v neposlední řadě domnívá, že převod letištních časů ze společnosti TAP Air Portugal na příjemce nápravných opatření podle článku 8b nařízení o letištních časech, jak je uvedeno v závazku navrženém Portugalskem, je vhodný jak z právního, tak z provozního hlediska.

(295) Článek 8b nařízení o letištních časech v souladu s právními předpisy umožňuje převod letištních časů v určitých případech bez poskytnutí peněžní náhrady původnímu držiteli letištních časů. K těmto případům patří převedení letištních časů v rámci závazků nabídnutých příslušným členským státem v konečném rozhodnutí o státní podpoře. V takovém případě lze převod letištních časů považovat za převod požadovaný podle práva Unie. Z hlediska letecké společnosti, která je povinna převést letištní časy nebo které je nařízeno, jak je má využít, má závazek členského státu nebo uložená podmínka pro členský stát fakticky závaznou platnost, neboť letecká společnost může obdržet slučitelnou státní podporu pouze po splnění závazku nebo podmínky ([84]).

(296) Z provozního hlediska budou letištní časy převedeny bezplatně a bezpodmínečně, což příjemci nápravných opatření umožní zvolit si letištní časy, které nejlépe odpovídají jeho nové nebo rozšířené činnosti na letišti v Lisabonu, a využívat převedené letištní časy pružně na jakékoli trase na/z letiště v Lisabonu. Převod letištních časů bez jakýchkoli podmínek využití tak umožňuje příjemci nápravných opatření i) přidělit převedené letištní časy v souladu s jeho obchodním modelem, a zajistit tak udržitelnější růst; ii) přidělovat letištní časy s cílem maximalizovat úspory z rozsahu a hustoty a iii) přizpůsobit se vývoji poptávky, pokud služby na původně plánovaných trasách již nejsou ziskové, což je nezbytné v době, kdy je poptávka po službách osobní letecké dopravy velmi nestálá.

([83]) Podle profilu lisabonských letištních časů využívaných v pondělí v srpnu 2019 devíti letadly, která na letišti v Lisabonu bázovaly společnosti Ryanair a easyJet v roce 2019, Portugalsko odhaduje, že každé bázované letadlo využívá v průměru 5,55 letištního času denně. Bázovaná letadla společnosti TAP by v průměru využívala podstatně méně letištních časů denně.

([84]) Ačkoli článek 8b nařízení o letištních časech výslovně nezmiňuje pravidla státní podpory, jak je tomu v případě pravidel pro spojování podniků nebo antimonopolních pravidel, lze článek 8b chápat tak, že zahrnuje i pravidla státní podpory. Článek 8b se totiž týká omezení, vyhrazení nebo zrušení letištních časů při použití práva Unie (první věta) a zahrnuje kroky vyplývající z použití vnitrostátních právních předpisů o hospodářské soutěži, článků 101 a 102 SFEU a nařízení o kontrole spojování podniků (druhá věta), není však omezen na tyto případy, jak dokládá první věta článku 8b a 17. bod odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství („*Aby se vyloučily veškeré nejasnosti, je třeba stanovit, že použitím ustanovení tohoto nařízení nejsou dotčena pravidla hospodářské soutěže uvedená ve Smlouvě, a zejména články 81 a 82 Smlouvy a nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků.*“). Pravidla státní podpory jsou obsažena v kapitole Smlouvy o hospodářské soutěži a v souladu s doslovným výkladem čl. 8b první věty a teleologickým výkladem ustanovení celkově (ve světle výše uvedeného 17. bodu odůvodnění) se má za to, že převod letištních časů může spadat do působnosti tohoto ustanovení, pokud vyplývá z požadavků orgánů veřejné správy uvedených v rozhodnutí o státní podpoře.

(297) Komise uznává, že se volba letištních časů příjemcem nápravných opatření může jevit jako omezená kvůli dvěma ochranným opatřením, jež mají chránit činnost společnosti TAP Air Portugal na letišti v Lisabonu spočívající v poskytování služeb hvězdicových sítí, a to: i) omezení počtu letištních časů, které mají být převedeny do 8:00 h místního času a do 20:00 h místního času, a ii) 20 minutový nebo 60 minutový časový úsek, během něhož musí společnost TAP Air Portugal převést letištní časy (viz 84. a 85. bod odůvodnění). Komise se však domnívá, že tato ochranná opatření významně neomezují schopnost příjemce nápravných opatření získat přístup k odpovídajícím letištním časům a účinně konkurovat společnosti TAP Air Portugal s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření. Pokud jde o omezení počtu letištních časů za den, Komise použila údaje poskytnuté Portugalskem k ověření toho, že stropy jsou slučitelné s obvyklými obrátkami bázovaných letadel, nebo pokud tomu tak není, že se nepoužijí. Například omezení počtu letištních časů, které mají být převedeny do 20:00 h místního času, se nevztahuje na bázovaná letadla využívající letištní časy pro provoz dálkových letů, aby se vyhovělo žádostem o letištní časy ze strany leteckých dopravců, kteří odlétají z letiště v Lisabonu během odpoledne a letí přes noc. Pokud jde o časový úsek, závazek obsahuje ustanovení, které zajišťuje, aby společnost TAP Air Portugal nemohla využít svého prostoru pro uvážení na úkor efektivního provozu příjemce nápravných opatření ([85]).

(298) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že převod balíčku osmnácti letištních časů splňuje podmínky týkající se životaschopnosti a přitažlivosti odprodaného obchodního balíčku a strukturálního posílení účinné hospodářské soutěže na letišti v Lisabonu.

Doba trvání závazku týkajícího se převodu letištních časů na letišti v Lisabonu

(299) Podle bodu 78 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by odprodej za účelem omezení narušování hospodářské soutěže měl proběhnout bez zbytečného prodlení a s ohledem na typ odprodávaného aktiva a jakékoli překážky, která brání tomu, aby se jej příjemce zbavil, a měl by se v každém případě uskutečnit v rámci doby trvání plánu restrukturalizace.

(300) Závazek předložený Portugalskem předpokládá, že letištní časy budou potenciálním příjemcům nápravných opatření nabídnuty do konce období restrukturalizace, což znamená, že jakmile Komise schválí příjemce nápravných opatření, nebo do konce roku 2025 (viz 27. bod odůvodnění), podle toho, co nastane dříve. Příslušná výzva k podávání návrhů bude mimoto zveřejněna v dostatečném předstihu před zahájením obecného postupu přidělování letištních časů pro každou sezónu IATA, dokud nebude schválen příjemce nápravných opatření. Jinými slovy, výzva k podávání návrhů bude zveřejněna před každou sezónou IATA, počínaje zimní sezónou IATA 2022/2023 ([86]) až do roku 2025, pokud společnost TAP Air Portugal nepřevede letištní časy příjemci nápravných opatření schválenému Komisí před tímto datem skončení platnosti.

(301) Komise se domnívá, že údaje poskytnuté NAV Portugal ohledně žádostí leteckých společností o letištní časy na letišti v Lisabonu jasně naznačují, že navzdory nepříznivým tržním podmínkám by konkurenti byli ochotni získat další letištní časy a vstoupit na letiště v Lisabonu nebo rozšířit na něm svou činnost. Komise proto považuje za pravděpodobné, že letištní časy budou převedeny příjemci nápravných opatření před koncem období restrukturalizace. V každém případě se očekává, že tento časový rámec je dostatečně dlouhý, aby se odvětví osobní letecké dopravy zotavilo z krize COVID-19 a aby se osobní letecká doprava vrátila na úroveň před krizí.

(302) S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti dospěla Komise k závěru, že doba trvání závazku je přiměřená.

Kritéria způsobilosti příjemce nápravných opatření týkajících se letištních časů na letišti v Lisabonu

(303) Podle bodu 80 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by kupující odprodaného podniku měl zajistit, aby si tento podnik udržel dlouhodobou účinnou konkurenceschopnost.

(304) Aby byl potenciální příjemce nápravných opatření způsobilý pro získání letištních časů, v souladu se závazkem předloženým Portugalskem:

a) musí být leteckým dopravcem, který je držitelem platné provozní licence vydané členským státem EU/EHP;

([85]) *„Časy příletu a odletu by měly být takové, aby v co největší míře umožňovaly příjemci nápravných opatření přiměřenou obrátku letadel, a to s přihlédnutím k obchodnímu modelu způsobilého potenciálního příjemce nápravných opatření a k omezením týkajícím se využití letadel.“*

([86]) Zimní sezóna IATA2022/2023 je první sezónou IATA, pro kterou nebyl ke dni přijetí tohoto rozhodnutí zahájen obecný postup přidělování letištních časů.

b) nesmí být závislý na společnosti TAP Air Portugal a být s ní ve spojení;

c) nesmí na něj vztahovat nápravná opatření v oblasti hospodářské soutěže po obdržení rekapitalizačního nástroje v souvislosti s krizí COVID-19 ve výši více než 250 milionů EUR ([87]);

d) musí se zavázat k provozování počtu letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření do konce plánu restrukturalizace. Potenciální příjemci nápravných opatření ve svých návrzích uvedou počet letadel, která mají být bázovaná na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření. Za tímto účelem se potenciální příjemce nápravných opatření musí zavázat k dodržování platných unijních a vnitrostátních pracovněprávních předpisů, jak je jako relevantní vykládají soudy EU (viz např. rozsudek ve spojených věcech Nogueira, C-168/16 a C-169/16).

(305) Kritérium způsobilosti týkající se provozní licence je nezbytné k zajištění toho, aby příjemce nápravných opatření byl schopen provozovat vnitrostátní lety a lety uvnitř EU/EHP bez omezení, a tím zaručit dopravní spojení na letišti v Lisabonu, což je klíčovým kritériem při hodnocení Komisí.

(306) Kritérium způsobilosti týkající se nezávislosti a neexistujícího spojení je nezbytné k zajištění toho, aby příjemce nápravných opatření účinně konkuroval společnosti TAP Air Portugal.

(307) Kritérium pro vyloučení vztahující se na příjemce velké rekapitalizační podpory, která podléhá nápravným opatřením v oblasti hospodářské soutěže, je nezbytné, aby společnosti, na něž se vztahovala dodatečná opatření zaměřená na obnovení rovných podmínek, jak je uvedeno v bodě 72 dočasného rámce, nemohly získat konkurenční výhodu prostřednictvím podobných strukturálních opatření k omezení narušení hospodářské soutěže ([88]).

(308) Pokud jde o poslední kritérium způsobilosti týkající se základny, to je nezbytné, aby se umožnila účinná hospodářská soutěž, a zajistila tak účinnost těchto závazků. Toto kritérium mimoto podporuje vstup nebo rozšíření činnosti životaschopného konkurenta na letišti v Lisabonu a vystavuje společnost TAP Air Portugal riziku konkurence na trasách na toto letiště nebo z něj.

(309) Komise uvádí, že kritérium způsobilosti týkající se základny je doplněno dvěma ustanoveními závazku, jejichž cílem je maximalizovat počet letadel bázovaných na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření. První ustanovení spočívá ve spojení počtu letištních časů, které mají být převedeny do 8:00 h místního času a které jsou z obchodního hlediska velmi cenné, s počtem bázovaných letadel. Druhé ustanovení spočívá ve stanovení kritérií pro určování pořadí, která motivují příjemce nápravných opatření k tomu, aby na letišti v Lisabonu bázovali letadla s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření. Konkrétně v případě konkurenčních návrhů Komise v sestupném pořadí upřednostní návrhy předložené potenciálními příjemci nápravných opatření, kteří zejména i) poskytnou největší kapacitu sedadel u bázovaných letadel využívajících letištní časy v rámci nápravných opatření od zahájení provozu až do konce plánu restrukturalizace, a ii) budou obsluhovat největší počet destinací přímými lety provozovanými bázovanými letadly využívajícími letištní časy v rámci nápravných opatření od zahájení provozu až do konce plánu restrukturalizace (přímé spojení bez ohledu na četnost).

(310) Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že kritéria způsobilosti potenciálních příjemců nápravných opatření jsou vhodná, neboť i) umožňují, aby se výzvy k podávání návrhů zúčastnil dostatečný počet leteckých společností, které mohou mít zájem o dostupné letištní časy, a ii) zajišťují přiměřené požadavky na přístup k letištním časům, čímž usnadňují aktivaci opatření k zachování účinné hospodářské soutěže.

Dopad převodu letištních časů na letišti v Lisabonu na vyhlídky na návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti

(311) Podle bodu 92 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by opatření, která omezují narušování hospodářské soutěže, neměla oslabovat vyhlídky příjemce na návrat k životaschopnosti, což by se mohlo stát, pokud by opatření bylo velice nákladné nebo by ve výjimečných případech, které dotčený členský stát náležitě zdůvodní, snižovalo činnost příjemce v takovém rozsahu, že by byl zpochybněn jeho návrat k životaschopnosti, a stejně tak by se tato opatření neměla uskutečnit na úkor spotřebitelů a hospodářské soutěž.

([87]) Podle tohoto kritéria nejsou způsobilí potenciální příjemci nápravných opatření, kteří kumulativně splňují tyto dvě podmínky: i) využili rekapitalizační opatření v souvislosti s krizí COVID-19 ve výši více než 250 milionů EUR a ii) vztahují se na ně dodatečná opatření na ochranu účinné hospodářské soutěže na relevantních trzích, kde mají významnou tržní sílu pro účely bodu 72 dočasného rámce.

([88]) Jelikož se očekává, že počet potenciálních příjemců nápravných opatření, na něž se vztahují nápravná opatření v oblasti hospodářské soutěže podle dočasného rámce, bude omezený, nesnižuje toto kritérium pro vyloučení účinnost závazku týkajícího se převedení letištních časů na letišti v Lisabonu.

(312) V této souvislosti Komise posoudila, do jaké míry by převod osmnácti letištních časů denně na letišti v Lisabonu i) omezil činnost společnosti TAP Air Portugal s ohledem na její obchodní model centrálního letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí na tomto letišti, a ii) ovlivnil návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti na konci období restrukturalizace (2025).

(313) Pokud jde o provozní dopad převodu osmnácti letištních časů denně, Komise konstatuje, že závazek navržený Portugalskem přihlíží ke strategii společnosti TAP Air Portugal založené na transatlantických dálkových letech a k modelu uzlového letiště. Závazek obsahuje zejména dvě opatření, která mají zabránit koncentraci letištních časů, jež mají být převedeny, během hodin, které mají zásadní význam pro uzlové letiště Lisabon (hlavně dopolední hodiny), nejsou však kritické pro ostatní operace. První opatření spočívá v omezení počtu letištních časů, které mají být převedeny během tří denních dob. Společnost TAP Air Portugal nemusí konkrétně převést: i) více než jeden letištní čas před 8:00 h (místního času) na jedno letadlo, které příjemce nápravných opatření bázuje na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření; ii) více než polovinu všech letištních časů v rámci nápravných opatření do 12:00 h (místního času) a iii) více letištních časů do 20:00 h (místního času), než činí celkové letištní časy v rámci nápravných opatření minus jeden letištní čas pro jedno letadlo, které příjemce nápravných opatření bázuje na letišti v Lisabonu s využitím letištních časů v rámci nápravných opatření k provozování letů na krátké vzdálenosti. Druhé opatření spočívá v poskytnutí určité flexibility společnosti TAP Air Portugal, pokud jde o přesné doby letištních časů, které mají být převedeny, za předpokladu, že úprava požadovaných časů neovlivní negativně plánovaný provoz příjemce nápravných opatření, a tím i účinnost hospodářské soutěže, kterou má závazek zajistit. Společnost TAP Air Portugal konkrétně převede letištní časy odpovídající letištním časům požadovaným příjemcem nápravných opatření do +/– 20 minut u letů na krátké vzdálenosti a do +/– 60 minut u dálkových letů, nemá-li společnost TAP Air Portugal letištní časy v příslušném časovém úseku. Komise uvádí, že kromě těchto dvou konkrétních opatření jsou potenciální příjemci nápravných opatření motivováni k využívání letištních časů v rámci nápravných opatření pro provozování bázovaných letadel, což dále snižuje riziko toho, že se žádosti o letištní časy koncentrují během omezeného počtu dopoledních hodin.

(314) V důsledku toho obsahuje závazek navržený Portugalskem ustanovení, která užitečně zmírňují riziko toho, že by převod letištních časů poškodil síť společnosti TAP Air Portugal a přispění k dopravnímu spojení na uzlové letiště v Lisabonu, aniž by byla nepřiměřeně omezena činnost příjemce nápravných opatření.

(315) Pokud jde o finanční dopad převodu osmnácti letištních časů denně, Komise posoudila, zda se společnost TAP Air Portugal po skončení restrukturalizace, jak je vymezena v bodě 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ([89]), vrátí k životaschopnosti, a to v případě nepříznivého scénáře, kdy by byla činnost společnosti TAP Air Portugal po převodu letištních časů v porovnání s oznámeným plánem restrukturalizace strukturálně omezena. Za tímto účelem se Komise opírala o finanční výhledy na rok 2025 předložené Portugalskem v rámci analýzy citlivosti upravené tak, aby se zohlednilo odhadované snížení výnosů ([90]), EBIT a čistého příjmu v důsledku převodu osmnácti letištních časů.

(316) Komise použila standardní kritéria pro ověření návratu k životaschopnosti založená na ukazatelích ROCE, ROE, zadluženosti a úvěruschopnosti. Na tomto základě (a jak je podrobně uvedeno v tabulce 3), Komise zjistila, že na konci období restrukturalizace společnost TAP Air Portugal:

a) zajistí návratnost použitého kapitálu mírně vyšší než náklady (příležitosti) na získání většího kapitálu a dluhu (kritérium č. 1);

b) zajistí přiměřenou návratnost vlastního kapitálu, která je vyšší než náklady (příležitosti) na získání většího kapitálu (kritérium č. 2);

c) obnoví svůj (kladný) vlastní kapitál a dosáhne mnohem lepší zadluženosti, než je stávající situace podniku v obtížích (kritérium č. 3), a

d) bude mít míru úvěruschopnosti umožňující přístup na kapitálové trhy bez potřeby státní podpory (záruky) (kritérium č. 4).

([89]) Podle bodu 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je dlouhodobé životaschopnosti dosaženo, pokud je příjemce schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu a konkurovat na trhu vlastními silami.

([90]) Snížení výnosů kvůli převodu letištních časů odpovídá nižším příjmům z důvodu provozování menšího počtu letů na krátké vzdálenosti než v případě, že by k převodu letištních časů nedošlo. Jelikož lety na krátké vzdálenosti provozované společností TAP Air Portugal zajišťují také přípojové lety pro její globální síť, snížení výnosů zahrnuje jak ztrátu přímých příjmů plynoucích od cestujících přepravených na krátké vzdálenosti, tak i navazující příjmy plynoucí od cestujících, kteří spojují lety na krátké vzdálenosti s dálkovými lety.

Tabulka 3

Dopad převodu osmnácti letištních časů na návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti

2025	**Plán restrukturalizace** ***Žádný převod letištních časů***	**Analýza citlivosti** ***Převod osmnácti letištních časů***
Kritérium životaschopnosti 1: ROCE > WACC 7,5 %–8 %; kritérium 2: ROE > náklady vlastního kapitálu ve výši 10,5 %–11 %		
ROCE (=(1−21 %)*EBIT/CE)	(…)	(…)
ROE (=čistý příjem/kapitál)	(…)	(…)
Zadluženost a úvěruschopnost: kritérium 3 – podnik v obtížích, pokud EBITDA/úroky < 1 *a* dluh/kapitál > 7,5; kritérium 4: dluh/EBITDA < 3–3,5		
čistý dluh/kapitál	(…)	(…)
EBITDA/úrokové náklady	(…)	(…)
čistý dluh/EBITDA	(…)	(…)

(317) Komise rovněž ověřila, že ani v pesimističtějších scénářích (citlivosti) by společnost TAP Air Portugal nepotřebovala další podporu (např. čistý příjem je stále kladný a je stále prokázána schopnost přístupu na finanční trhy).

(318) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise na straně jedné konstatuje, že závazek týkající se převodu osmnácti letištních časů na letišti v Lisabonu neohrožuje návrat společnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti.

(319) Na straně druhé Komise uznává, že společnost TAP Air Portugal bude na konci období restrukturalizace fungovat s kladným, avšak relativně nízkým rozpětím (přibližně […] % v roce 2025). Její zadluženost měřená odkazem na její kapitálovou základnu by mimoto činila […]. I když se analýza citlivosti opírá o napjaté tržní podmínky, například rostoucí náklady na palivo a inflaci, nestanoví dopad nepředvídatelných dramatických šoků na straně poptávky, jako jsou otřesy způsobené pandemií, na životaschopnost společnosti TAP. Vzhledem k tomu, že by omezení činnosti společnosti TAP Air Portugal nad rámec toho, co bylo provedeno v rámci její restrukturalizace, nepřiměřeně ovlivnilo čistý příjem společnosti TAP Air Portugal, může převod více než osmnácti letištních časů za nejnepříznivějších tržních podmínek zpochybnit její návrat k životaschopnosti.

Závěr ohledně závazku týkajícího se převodu letištních časů na letišti v Lisabonu

(320) S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti vyvozuje Komise závěr, že závazek navržený Portugalskem s cílem omezit narušení hospodářské soutěže na letišti v Lisabonu, na němž bude mít společnost TAP Air Portugal po restrukturalizaci významné tržní postavení, je v souladu s podmínkami přijatelnosti stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a bude vymáhán.

iv) Posouzení zákazu akvizic a zákazu reklamy

(321) Pokud jde o opatření upravující chování, Portugalsko se zavazuje k opatřením uvedeným v bodě 84 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, konkrétně: i) zákaz získávání akcií jakékoli společnosti, výjimkou jsou případy, kdy je to nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti příjemce, a s výhradou schválení Komisí, a ii) zdržení se propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh (98. bod odůvodnění). V souladu s bodem 83 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci tato opatření zaručí, že *„podpora bude použita pouze k financování obnovy dlouhodobé životaschopnosti a nebude zneužívána k prodlužování závažných a přetrvávajících narušení tržní struktury nebo k ochraně příjemce před zdravou konkurencí“*.

(322) Komise se proto domnívá, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže jsou vhodná k snížení nepříznivých účinků podpory na restrukturalizaci.

6.4.2.7. Transparentnost

(323) Podle bodu 38 písm. g) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí mít členské státy, Komise, hospodářské subjekty a veřejnost snadný přístup ke všem relevantním aktům a příslušným informacím o udělené podpoře. To znamená, že Portugalsko musí dodržovat ustanovení o transparentnosti stanovená v bodě 96 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise bere na vědomí, že Portugalsko zpřístupní příslušné informace na internetových stránkách:

https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais

6.5. **Závěr ohledně slučitelnosti**

(324) Podle čl. 9 odst. 6 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([91]) se rozhodnutí o ukončení formálního vyšetřovacího řízení učiní ihned po odstranění vyslovených pochybností ohledně slučitelnosti oznámeného opatření s vnitřním trhem.

(325) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že pochybnosti, které vyslovila v rozhodnutí o zahájení řízení, byly odstraněny a nepříznivé účinky podpory na restrukturalizaci na odvětví letecké dopravy jsou omezené, zejména vzhledem k opatřením omezujícím narušení hospodářské soutěže, jejichž provedení by Portugalsko mělo zajistit. V důsledku toho kladné účinky podpory na restrukturalizaci na rozvoj hospodářské činnosti v oblasti letecké dopravy zajišťující dopravní spojení Portugalska a souvisejících činností v odvětví cestovního ruchu, které z toho mají prospěch, převáží za předpokladu, že Portugalsko zajistí provedení plánu restrukturalizace, zbývající nepříznivé účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které tudíž nejsou nepříznivě ovlivněny v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Závazky poskytnuté Portugalskem by proto měly být stanoveny jako podmínky slučitelnosti podpory.

(326) Ve svém celkovém posouzení došla tedy Komise k závěru, že podpora na restrukturalizaci je v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, neboť usnadňuje rozvoj letecké dopravy a souvisejících činností a nenarušuje hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

(327) Komise rovněž považuje za nezbytné, aby Portugalsko předkládalo pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace, a to co šest měsíců až do konce období restrukturalizace. V těchto zprávách se uvedou zejména data vyplacení finančních prostředků přislíbených Portugalskem a vlastní příspěvek příjemce, údaje o vývoji počtu letadel a kapacity letadlového parku společnosti TAP Air Portugal, případné odchylky od finanční nebo provozní trajektorie plánu restrukturalizace z hlediska příjmů, omezení nákladů a snížení nákladů v důsledku restrukturalizačních opatření a výnosů a nápravná opatření, která naplánovalo nebo přijalo Portugalsko, případně příjemce,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpora na restrukturalizaci, kterou Portugalská republika hodlá poskytnout ve prospěch hospodářské jednotky, jež je v současnosti pod výhradní kontrolou portugalského státu a kterou tvoří společnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal a všechny jejich ovládané dceřiné společnosti, ve formě opatření ve výši 2 550 milionů EUR, je slučitelná s vnitřním trhem za podmínek stanovených v článku 2.

Článek 2

1) Portugalská republika zajistí, že společnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal nebo jejich dceřiné společnosti v příslušných lhůtách v plném rozsahu provedou opatření obsažená v plánu restrukturalizace, jak jsou popsána v tomto rozhodnutí.

([91]) NAŘÍZENÍ RADY (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

2) Portugalská republika zajistí, že společnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal nebo jejich dceřiné společnosti v příslušných lhůtách stanovených v plánu restrukturalizace v plném rozsahu provedou opatření k omezení narušení hospodářské soutěže popsaná v tomto rozhodnutí, konkrétně:

a) úplný odprodej podílu ve společnostech SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. a Catering de Portugal, S.A.;

b) omezení velikosti letadlového parku společnosti Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal na nejvýše [90–100] letadel;

c) nabídka převodu osmnácti letištních časů denně na lisabonském letišti;

d) zdržení se získávání akcií jakékoli společnosti, výjimkou jsou případy, kdy je to nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti společností Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal nebo jejich dceřiných společností, přičemž v tomto případě schválí jejich nabytí Komise, a

e) zdržení se propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh.

3) Portugalská republika předkládá Komisi pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace, a to co šest měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí do konce období restrukturalizace dne 31. prosince 2025. V těchto zprávách se uvedou zejména data skutečného vyplacení finančních prostředků přislíbených státem a vlastní příspěvek příjemce, údaje o vývoji sítě, tržního postavení, počtu letadel a kapacitě letadlového parku společnosti Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal, případné odchylky od finanční nebo provozní trajektorie plánu restrukturalizace z hlediska příjmů, omezení nákladů a snížení nákladů v důsledku restrukturalizačních opatření a výnosů a nápravná opatření, která naplánovalo nebo přijalo Portugalsko, případně příjemce.

Článek 3

Portugalská republika informuje Komisi do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí o opatřeních přijatých k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice.

V Bruselu dne 21. prosince 2021.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/764

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Chorvatskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2284)

(Pouze chorvatské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Chorvatsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Chorvatskem 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.

(9) Vzhledem k tomu, že Chorvatsko nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jeho návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Chorvatskem 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.

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Chorvatskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Chorvatsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Croatia Control	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	B	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(12) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Chorvatskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (Croatia Control), Komise zjistila, že v oblastech „bezpečnostní politika a cíle“ a „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Chorvatskem stanoví opatření určená poskytovateli letových navigačních služeb (Croatia Control) za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je realizace účinného systému řízení bezpečnosti, který bude schopen identifikovat a mírnit bezpečnostní rizika v rané fázi, používání kategorií závažnosti nástroje analýzy rizika (RAT), podávání zpráv o „spravedlivém posuzování“ („just culture“) a další specifické bezpečnostní nástroje. Komise se však domnívá, že by měla být popsána konkrétní opatření, aby se ujasnilo, jak Croatia Control dosáhne bezpečnostních cílů v oblasti „bezpečnostní politika a cíle“.

(14) Na základě zjištění uvedených ve (12). a (13). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v chorvatském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Chorvatskem 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 chorvatském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Chorvatskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Chorvatskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**
Referenční hodnoty pro Chorvatsko	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Chorvatskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Chorvatsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují další přeshraniční spolupráci s Bosnou a Hercegovinou v rámci iniciativy volných tratí SECSI FRA (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace), zavedení navigace založené na výkonnosti (PBN), jakož i opatření na další zlepšení pružného využívání vzdušného prostoru. Komise dále konstatuje, že Chorvatsko dokončilo realizaci volných tratí (FRA) od letové hladiny FL 205 v letové informační oblasti (FIR) Záhřeb již v roce 2018.

(20) Na základě zjištění uvedených v (18). a (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v chorvatském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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 kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Chorvatskem 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 chorvatském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Chorvatskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Chorvatskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,09**	**0,16**	**0,17**	**0,17**
Referenční hodnoty pro Chorvatsko	0,09	0,16	0,17	0,17

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Chorvatskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Chorvatsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují řadu modernizací systému uspořádání letového provozu (ATM), nové sektorové rozdělení vzdušného prostoru, jakož i významné zvýšení plánovaného počtu plných úvazků řídících letového provozu (ATCO) v průběhu kalendářních let 2022 až 2024.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v chorvatském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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

(27) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Chorvatskem 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.

(28) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Chorvatsku	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)	**377,6 HRK**	**300,8 HRK**	**518,3 HRK**	**398,1 HRK**	**345,4 HRK**	**305,0 HRK**
	50,6-1 EUR	40,3-1 EUR	69,46 EUR	53,3-5 EUR	46,2-9 EUR	40,87ÆUR-EUR

(30) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Chorvatsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,3 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Chorvatsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −2,3 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(32) 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 Chorvatsku ve výši 40,31 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 3,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 39,05 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise však podotýká, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Chorvatsku pro rok 2024 budou o 1,8 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

(33) Jak je uvedeno ve (30). a (31). bodě odůvodnění, je zřejmé, že Chorvatsko překonává vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období a významně také dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Chorvatska pro rok 2024 nižší než základní hodnota z roku 2014 a ve srovnání se základní hodnotou z roku 2019 jsou stabilní. Z toho vyplývá, že efektivita nákladů v Chorvatsku se v dlouhodobém horizontu zvyšuje, což lze také doložit zjištěním, že stanovené jednotkové náklady na rok 2024 jsou pod průměrem srovnávací skupiny. Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že Chorvatsko prokázalo o vývoj efektivity nákladů, který překonává vývojové trendy pro celou Unii, což poskytuje dostatečný základ pro stanovení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(34) Na základě zjištění uvedených ve (30). až (33). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v chorvatském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZÁVĚRY

(35) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (34). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Chorvatskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(36) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(37) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Chorvatskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Chorvatské republice..

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Chorvatsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Croatia Control	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	B	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Chorvatskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**
Referenční hodnoty pro Chorvatsko	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Chorvatskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,09**	**0,16**	**0,17**	**0,17**
Referenční hodnoty pro Chorvatsko	0,09	0,16	0,17	0,17

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Chorvatsku	**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)	**377,6 HRK**	**300,8 HRK**	**518,3 HRK**	**398,1 HRK**	**345,4 HRK**	**305,0 HRK**
	50,6-1 EUR	40,3-1 EUR	69,46 EUR	53,3-5 EUR	46,2-9 EUR	40,87ÆUR-EUR

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/765

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Finskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2285)

(Pouze finské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Finsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Finskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Finskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Finskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Finsko	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finland	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Finskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (ANS Finland), Komise zjistila, že v případě cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Finskem stanoví opatření určená poskytovateli letových navigačních služeb (ANS Finland) v zájmu dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je průběžné provádění opatření v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373 ([6]), průběžný dohled nad výkonnostními cíli v oblasti bezpečnosti ze strany manažerů bezpečnosti, jakož i zavedení investičního systému v zájmu optimalizace vzdušného prostoru a řízení zdrojů s cílem zvýšit bezpečnost a posílit dynamické a nákladově efektivní poskytování přeshraničních služeb.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených ve finském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Finskem 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 ve finském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Finskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Finskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referenční hodnoty pro Finsko	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Finskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Finsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují průběžnou realizaci volných tratí (FRA) mezi letovou hladinou FL 095 a FL 660. Komise dále konstatuje, že Finsko je již součástí iniciativy volných tratí NEFRA (North European Free Route Airspace) v rámci členských států funkčních bloků NEFAB a DK-SE FAB.

(19) Na základě zjištění uvedených v (17). a (18). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve finském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Finskem 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 ve finském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(21) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(22) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Finskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Finskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referenční hodnoty pro Finsko	0,03	0,05	0,05	0,05

(23) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Finskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(24) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317, Komise konstatuje, že Finsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují zavedení datového spoje pro letovou hladinu FL 195 a výše, rozsáhlou multilateraci, jakož i přeshraniční dynamické sektorové rozdělení vzdušného prostoru v rámci FINEST, přeshraniční iniciativu mezi poskytovateli letových navigačních služeb ve Finsku (ANS Finland) a Estonsku (EANS) s cílem umožnit dynamickou správu služeb řízení letového provozu mezi oblastními středisky řízení Helsinky a Tallin. Komise dále konstatuje, že Finsko ve třetím referenčním období plánuje zmodernizovat řadu systémů uspořádání letového provozu, např. společný systém zpracování letových údajů s Estonskem s cílem posílit přeshraniční spolupráci, a také provést modernizaci systému hlasové komunikace (VCS).

(25) Komise rovněž konstatuje, že Finsko od roku 2022 plánuje mírný nárůst plných úvazků řídících letového provozu (ATCO) a zavedení společných rozpisů a plánování služeb ATCO s Estonskem.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (23). až (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve finském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Finskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Finskem 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.

(29) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Finsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**55,8-7 EUR**	**40,7-0 EUR**	**81,4-2 EUR**	**48,6-3 EUR**	**41,4-3 EUR**	**40,2-2 EUR**

(31) 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 Finsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −0,3 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) 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 Finsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −3,6 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(33) 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 Finsku ve výši 40,70 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 17,4 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 49,28 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby ve Finsku zůstávají s rozdílem −13,6 % zaznamenaným v roce 2024 pod průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(34) Na základě zjištění uvedených ve (31). až (33). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve finském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(35) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Finskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(36) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené ve finském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(37) Komise konstatuje, že systém pobídek pro traťovou kapacitu navržený ve finském návrhu plánu výkonnosti zahrnuje maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,0 % stanovených nákladů.

(38) Komise konstatuje, že systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržený ve finském návrhu plánu výkonnosti zahrnuje maximální finanční nevýhodu ve výši 0,25 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,0 % stanovených nákladů.

(39) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které činí 0,50 % a 0,25 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(40) Finsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(41) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (40). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Finskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(42) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(43) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Finskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Finské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Finsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finland	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Finskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referenční hodnoty pro Finsko	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Finskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referenční hodnoty pro Finsko	0,03	0,05	0,05	0,05

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Finsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**55,8-7 EUR**	**40,7-0 EUR**	**81,4-2 EUR**	**48,6-3 EUR**	**41,4-3 EUR**	**40,2-2 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/766

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2287)

(Pouze anglické a irské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného plánu výkonnosti, který předložilo Irsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Irskem 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 souvisejících výkonnostních cílů přezkumem návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Irskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Irskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Irsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Irskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (IAA), jsou rovnocenné bezpečnostním cílům pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Irskem uvádí opatření plánovaná v podnikatelském plánu IAA pro dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti. Tato opatření zahrnují provádění požadavků stanovených v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/373 ([6]), jakož i investice související s bezpečností. Vnitrostátní bezpečnostní orgán uvádí, že bude i nadále každoročně přezkoumávat výsledky dotazníku o efektivnosti řízení bezpečnosti a ukládat nápravná opatření ve všech oblastech nesouladu s předpisy, aby bylo dosaženo místních cílů v oblasti bezpečnosti.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v irském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Irskem 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 irském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Irskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Irskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referenční hodnoty pro Irsko	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Irskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Irsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo několik opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří reorganizace letové informační oblasti (FIR) Shannon a provedení plánu transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN).

(19) Komise dále konstatuje, že Irsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) v horním i spodním vzdušném prostoru.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v irském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Irskem 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 irském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Irskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Irskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Irsko	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Irskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Irsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují flexibilní sektorové rozdělení vzdušného prostoru, mnohonásobnou kvalifikaci řídících letového provozu (ATCO), traťové operační středisko pro mimořádné události pro oblastní středisko řízení (ACC) Shannon a projekty zaměřené na posílení kapacit sektoru.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v irském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto Irskem navržené cíle jsou problematické.

(28) Komise zjistila, že cíle navržené pro třetí referenční období, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM, jež se pohybují v rozmezí 0,25 až 0,20 minuty na let pro kalendářní roky 2021 až 2024, jsou výrazně vyšší než výsledky týkající se zpoždění z důvodů ATFM, kterých bylo s výjimkou jednoho roku dosaženo v každém kalendářním roce druhého referenčního období a jež v dotčeném období činily průměrně 0,15 minuty na let.

(29) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Irsko mělo na základě připomínek uvedených výše podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

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

(30) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Irskem 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.

(31) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**26,3-6 EUR**	**25,0-3 EUR**	**47,2-5 EUR**	**29,8-4 EUR**	**25,0-1 EUR**	**24,6-6 EUR**

(33) 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 Irsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −0,4 % ročně ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(34) 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 Irsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −0,7 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Irsku ve výši 25,03 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 52,9 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 53,20 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Irsku pro rok 2024 budou nadále o 51,1 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

(36) Jak je uvedeno ve (33). bodě odůvodnění, je zřejmé, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Irsku ve třetím referenčním období do značné míry překonává vývojový trend pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Irska pro rok 2024 nižší než základní hodnoty z let 2014 a 2019, z čehož vyplývá, že efektivita nákladů se ve střednědobém i dlouhodobém horizontu účinně zvyšuje. Jak je uvedeno ve (35). bodě odůvodnění, Irsko také vykazuje vysokou efektivitu nákladů, pokud jde o úroveň stanovených jednotkových nákladů, jelikož základní hodnota z roku 2019 i stanovené jednotkové náklady Irska pro rok 2024 jsou výrazně nižší (o více než 50 %) než odpovídající průměrné hodnoty srovnávací skupiny. S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že pokud jde o Irsko, odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, jak je uvedeno ve (34). bodě odůvodnění, nebrání dosažení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(37) Na základě zjištění uvedených ve (33). až (36). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v irském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(38) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Irskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(39) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v irském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(40) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v irském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,0 % stanovených nákladů.

(41) Pokud jde o tyto režimy 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, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(42) Irsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(43) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (42). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(44) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(45) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Irsku.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Irsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Irskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referenční hodnoty pro Irsko	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Irskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Irsko	0,01	0,03	0,03	0,03

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**26,3-6 EUR**	**25,0-3 EUR**	**47,2-5 EUR**	**29,8-4 EUR**	**25,0-1 EUR**	**24,6-6 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/767

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Portugalskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2288)

(Pouze portugalské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Portugalsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Portugalskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Portugalskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Portugalskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Portugalsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Portugalskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (NAV Portugal), Komise zjistila, že v případě cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Portugalskem stanoví opatření určená NAV Portugal za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je modernizace stávajících nástrojů, zlepšení procesu monitorování bezpečnostních ukazatelů a podávání zpráv o kultuře bezpečnosti, jakož i revize struktury odborné přípravy týkající se systému řízení bezpečnosti.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v portugalském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Portugalskem 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 portugalském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Portugalskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Portugalskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenční hodnoty pro Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Portugalskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Portugalsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo několik opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří optimalizace a rozšíření koncové řízené oblasti (TMA) Madeira, provádění plánu transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN), nové standardizované postupy při odletech podle přístrojů (SID) a nové standardizované postupy při příletech podle přístrojů (STAR) v Cascais, point merge system TMA Lisabon, jakož i několik opatření ke zvýšení přeshraniční spolupráce s Francií, Španělskem a Marokem.

(19) Komise dále konstatuje, že Portugalsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) od letové hladiny FL 245 v letové informační oblasti (FIR) Lisabon a koncem roku 2024 plánuje rozšířit FRA na FIR Santa Maria.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v portugalském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Portugalskem 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 portugalském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Portugalskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Portugalskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenční hodnoty pro Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Portugalskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Portugalsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují přechod na nový systém uspořádání letového provozu (ATM) a operační místnost (OPS), změny ve vzdušném prostoru včetně přeshraničních iniciativ v souvislosti s FRA, zdokonalené postupy pro uspořádání toku a kapacity letového provozu (ATFCM), jakož i provádění náborového plánu s cílem výrazně zvýšit počet plných úvazků řídících letového provozu (do roku 2024 nárůst o 25 % ve srovnání s úrovněmi z roku 2019).

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v portugalském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Portugalskem jsou problematické.

(28) Komise na základě srovnání návrhu vnitrostátních cílů na úrovni letišť, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM, s výkonností podobných letišť v druhém referenčním období zjistila, že u letišť Lisabon a Porto se očekávají větší zpoždění z důvodů ATFM, než se předpokládalo u podobných letišť.

(29) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Portugalsko mělo na základě připomínek uvedených výše podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

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

(30) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Portugalskem 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.

(31) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v pevninském Portugalsku	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)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

(33) 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 Portugalsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,1 % ročně ve třetím referenčním období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(34) 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 Portugalsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,5 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(35) Při srovnávání vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů na místní úrovni a pro celou Unii uvedených v (33). a (34). bodě odůvodnění je však třeba vzít v úvahu skutečnost, že podle předpokladů služby STATFOR má být růst traťového provozu v Portugalsku během třetího referenčního období výrazně nižší než průměrný růst provozu pro celou Unii. Uvedené vývojové trendy stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou tedy pro Portugalsko obtížněji dosažitelné.

(36) 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 Portugalsku ve výši 34,88 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 12,2 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 39,73 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Portugalsku pro rok 2024 budou nadále o 9,8 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

(37) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné ve (33). a (34). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu nebo dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny 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.

(38) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Portugalsko ve svém návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření a investice, které má provést poskytovatel letových navigačních služeb, konkrétně NAV Portugal, za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity.

(39) Portugalsko zejména plánuje zprovoznit nový systém ATM, neboť stávající systém dosáhl konce své životnosti a musí být nahrazen. Toto opatření je velmi důležité pro zajištění odpovídající budoucí kapacity, neboť stávající systém ATM byl odpovědný za podstatnou část zpoždění z důvodů ATFM přičítaných během druhého referenčního období, v podmínkách před pandemií COVID-19, poskytovateli NAV Portugal. Nový systém ATM sníží pracovní zátěž ATCO na letadlo a umožní nové funkce, což povede k provozním ziskům.

(40) Portugalsko kromě toho plánuje v průběhu třetího referenčního období výrazně zvýšit počet plných úvazků ATCO v provozu. Tento vývoj zásadně podpoří otevření většího počtu sektorů ve vzdušném prostoru Portugalska do konce třetího referenčního období, čímž se zvýší poskytovaná kapacita.

(41) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Portugalsko uvedlo v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedených v (33). a (34). bodě odůvodnění.

(42) S ohledem na úvahy uvedené v (38). až (41). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) je v Portugalsku splněno.

(43) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Portugalsko splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(44) Na základě zjištění uvedených v (33). až (43). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v portugalském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(45) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Portugalskem jsou problematické.

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

(46) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s posouzením návrhu cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v portugalském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(47) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v portugalském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů.

(48) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,5 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(49) Portugalsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(50) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (49). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Portugalskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(51) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(52) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Portugalskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Portugalsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Portugalskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenční hodnoty pro Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Portugalskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenční hodnoty pro Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v kontinentálním Portugalsku	**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)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/768

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovenskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2289)

(Pouze slovenské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Slovensko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Slovenskem 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.

(9) Vzhledem k tomu, že Slovensko nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jeho návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Slovenskem 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.

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Slovenskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Slovensko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
LPS SR	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	B	C	**C**

(12) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Slovenskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (LPS SR), Komise s ohledem na „podporu bezpečnosti“ konstatuje, že místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostního cíle pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024. Pokud jde o „zajištění bezpečnosti“, místní cíle jsou sladěny s výkonnostním cílem pro celou Unii od roku 2022, zatímco v oblastech „bezpečnostní politika a cíle“ a „kultura bezpečnosti“ má být cíle pro celou Unii dosaženo od roku 2023. Pokud jde o „řízení bezpečnostních rizik“, k dosažení souladu s výkonnostním cílem pro celou Unii má dojít v roce 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Slovenskem stanoví opatření určená LPS SR za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako jsou činnosti na posílení „spravedlivého posuzování“ („just culture“), posílení postupů při reakci na mimořádné události, jakož i opatření týkající se výcviku zaměstnanců v souvislosti s řízením bezpečnosti.

(14) Na základě zjištění uvedených v (12). a (13). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovenském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Slovenskem 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 ve slovenském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Slovenskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Slovenskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Referenční hodnoty pro Slovensko	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Slovenskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Slovensko v návrhu plánu výkonnosti předložilo několik opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují další pokrok, pokud jde o realizaci jihovýchodního evropského vzdušného prostoru volných tratí (South East Europe Free Route Airspace, SEE FRA), zvýšenou přeshraniční spolupráci a přerozdělení sektorů vzdušného prostoru oblastního střediska řízení Bratislava.

(20) Komise dále podotýká, že Slovensko již zrealizovalo 24 hodinový vzdušný prostor volných tratí.

(21) Na základě zjištění uvedených v (18). až (20). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovenském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(22) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Slovenskem 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 ve slovenském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(23) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(24) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Slovenskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Slovenskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Referenční hodnoty pro Slovensko	0,05	0,07	0,08	0,07

(25) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Slovenskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(26) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Slovensko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují modernizaci systému uspořádání letového provozu (ATM), zavedení datového spoje „letadlo-země“, přehodnocení a zvýšení kapacity sektorů, účast na projektu SEE FRA, zlepšení technik uspořádání toku a kapacity letového provozu, jakož i zvýšený nábor řídících letového provozu (ATCO) s výsledným celkovým nárůstem plných pracovních úvazků ATCO do konce třetího referenčního období.

(27) Na základě zjištění uvedených v (25). a (26). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovenském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Slovenskem 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.

(29) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Slovensku	**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)	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**

(31) 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 Slovensku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,4 % ročně ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) 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 Slovensku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −1,1 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(33) Při srovnávání vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů na místní úrovni a pro celou Unii uvedených v (31). a (32). bodě odůvodnění je však třeba vzít v úvahu skutečnost, že podle předpokladů služby STATFOR má být růst traťového provozu na Slovensku během třetího referenčního období výrazně nižší než průměrný růst provozu pro celou Unii. Uvedené vývojové trendy stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou tedy pro Slovensko obtížněji dosažitelné.

(34) 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 Slovensku ve výši 47,18 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 23,5 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 38,19 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 na Slovensku pro rok 2024 jsou o 28,9 % vyšší, než je průměr srovnávací skupiny.

(35) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné v (31)., (32). a (34). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny 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.

(36) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Slovensko ve svém návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření a investice, které má provést poskytovatel letových navigačních služeb, konkrétně LPS SR, za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity.

(37) Slovensko zejména plánuje, že do konce třetího referenčního období výrazně zvýší počet plných pracovních úvazků ATCO v provozu. Jak Slovensko vysvětlilo, LPS SR musel v době před pandemií COVID-19 využít značné množství přesčasových hodin ATCO, aby dokázal vyhovět poptávce po provozu. Je pochopitelné, že z dlouhodobého hlediska by takový postup nebyl ani z provozního, ani z finančního hlediska udržitelný, a že proto LPS SR plánuje pokračovat v náboru a výcviku dalších ATCO s cílem uspokojit předpokládanou budoucí poptávku po provozu. Předpokládá se další posílení kapacity prostřednictvím modernizace systému ATM, včetně zavedení funkce datového spoje „letadlo-země“ a „koordinačního nástroje“, který umožní pokročilejší správu kapacity řízení letového provozu.

(38) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Slovensko uvedlo v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedených v (31). a (32). bodě odůvodnění.

(39) S ohledem na úvahy uvedené v (36). až (38). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že Slovensko splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i).

(40) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Slovensko splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(41) Na základě zjištění uvedených v (28). až (40). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovenském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZÁVĚRY

(42) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (41). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovenskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(43) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(44) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovenskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Slovenské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Slovensko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
LPS SR	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	B	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Slovenskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Referenční hodnoty pro Slovensko	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Slovenskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Referenční hodnoty pro Slovensko	0,05	0,07	0,08	0,07

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na Slovensku	**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)	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/769

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Litvou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2290)

(Pouze litevské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(2) Vypuknutí pandemie COVID-19 mělo již od prvního čtvrtletí 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložila Litva.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Litvou 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.

(9) Vzhledem k tomu, že Litva nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jejím návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Litvou 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.

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Litvou v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Litva	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Oro Navigacija	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(12) Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Litvou pro poskytovatele letových navigačních služeb (Oro Navigacija), jsou rovnocenné bezpečnostním cílům pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Litvou stanoví opatření určená poskytovateli letových navigačních služeb Oro Navigacija za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je zavedení nového systému uspořádání letového provozu (ATM) s dodatečnými bezpečnostními funkcemi, pravidelné přezkumy politiky bezpečnosti s ohledem na vnitrostátní a mezinárodní předpisy, posílená odborná příprava v oblasti bezpečnosti a intenzivnější civilně-vojenská spolupráce.

(14) Na základě zjištění uvedených ve (12). a (13). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v litevském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Litvou 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 litevském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Litvou a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Litvou pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Referenční hodnoty pro Litvu	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Litvou, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Litva v návrhu plánu výkonnosti předložila opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří rozšíření postupů vzdušného prostoru volných tratí v rámci Baltic FAB do února 2022, jakož i opatření doporučená v plánu ERNIP manažerem struktury vzdušného prostoru, včetně plánu transformace pro navigaci založenou na výkonnosti a zásadní rekonfigurace vzdušného prostoru.

(20) Na základě zjištění uvedených v (18). a (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v litevském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Litvou 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 litevském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Litvou pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Litvou a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Litvu	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Litvou, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Litva v návrhu plánu výkonnosti předložila řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují optimalizaci vzdušného prostoru oblastního střediska řízení Vilnius, zavedení nového systému ATM, jakož i zavedení nového systému rozpisu služeb řídících letového provozu (ATCO) v roce 2022.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v litevském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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

(27) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Litvou 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.

(28) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Litvě	**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)	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**

(30) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Litvě na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −0,1 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Litvě na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −2,0 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(32) 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 Litvě ve výši 37,64 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 42,7 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 26,39 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Litvě zůstávají s rozdílem 23,0 % zaznamenaným v roce 2024 nad průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(33) Jak je uvedeno ve (30). a (31). bodě odůvodnění, je zřejmé, že Litva překonává jak vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období, tak dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Litvy pro rok 2024 nižší než základní hodnota z roku 2014 a ve srovnání se základní hodnotou z roku 2019 jsou stabilní. Bez ohledu na rozdíl mezi základní hodnotou Litvy a průměrem srovnávací skupiny, jak se uvádí ve (32). bodě odůvodnění, prokázala Litva vývoj efektivity nákladů, který překonává trendy pro celou Unii, což poskytuje dostatečný základ pro stanovení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období.

(34) Na základě zjištění uvedených ve (27). až (33). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v litevském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZÁVĚRY

(35) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (34). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Litvou jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(36) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(37) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Litvou podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Litevské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Litva	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Oro Navigacija	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Litvou pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Referenční hodnoty pro Litvu	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Litvou a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Litvu	0,01	0,03	0,03	0,03

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Litvě	**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)	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/770

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2291)

(Pouze dánské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Dánsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Dánskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Dánskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Dánskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Dánsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Naviair	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	B	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Dánskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (Naviair), Komise zjistila, že v případě „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2023, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2022 do roku 2024; výjimkou je oblast „bezpečnostní politika a cíle“, kde má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo pro každý kalendářní rok referenčního období.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Dánskem stanoví opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb Naviair za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je provádění požadavků týkajících se souladu stanovených prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373 ([6]), jakož i osvědčené postupy uvedené v příručkách řízení bezpečnosti organizací ICAO, CANSO a Eurocontrol. Komise se však domnívá, že během monitorování zbývajících let třetího referenčního období by mělo být poskytnuto více podrobností o plánovaných opatřeních.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v dánském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Dánskem 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 dánském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Dánskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Dánskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**
Referenční hodnoty pro Dánsko	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Dánskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Dánsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují provádění navigace založené na výkonnosti (PBN) a přepracování standardních odletových a příletových tras podle přístrojů.

(19) Komise dále konstatuje, že Dánsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) od letové hladiny FL 285, a vyzývá Dánsko, aby pokračovalo v další realizaci volných tratí.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v dánském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Dánskem 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 dánském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Dánskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Dánskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,03**	**0,06**	**0,06**	**0,05**
Referenční hodnoty pro Dánsko	0,03	0,06	0,06	0,05

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Dánskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Dánsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Mezi tato opatření patří průběžné zlepšování sítě leteckých tratí letových provozních služeb, intenzivnější civilně-vojenská spolupráce s cílem optimalizovat využívání FRA, několik menších modernizací systému uspořádání letového provozu a zavedení lepšího uspořádání toku a kapacity letového provozu.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v dánském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Dánskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Dánskem 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.

(29) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	**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)	**488,1 DKK**	**428,7 DKK**	**935,4 DKK**	**479,4 DKK**	**423,3 DKK**	**393,9 DKK**
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

(31) 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 Dánsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −2,1 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) 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 Dánsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −2,4 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(33) 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 Dánsku ve výši 57,64 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 28,0 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 45,04 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Dánsku zůstávají s rozdílem 22,2 % zaznamenaným v roce 2024 nad průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(34) Jak je uvedeno ve (31). a (32). bodě odůvodnění, je zřejmé, že Dánsko významně překonává jak vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období, tak dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Dánska pro rok 2024 nižší než základní hodnoty z let 2014 a 2019, z čehož vyplývá, že efektivita nákladů se ve střednědobém i dlouhodobém horizontu účinně zvyšuje. Bez ohledu na rozdíl mezi základní hodnotou Dánska a průměrem srovnávací skupiny, jak se uvádí ve (33). bodě odůvodnění, prokázalo Dánsko vývoj efektivity nákladů, který překonává vývojové trendy pro celou Unii, což poskytuje dostatečný základ pro stanovení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(35) Na základě zjištění uvedených ve (31). až (34). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v dánském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(36) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Dánskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(37) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v dánském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(38) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v dánském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,40 % stanovených nákladů.

(39) Pokud jde o tyto režimy 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, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(40) Dánsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(41) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (40). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(42) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(43) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Dánsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Naviair	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	B	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Dánskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**
Referenční hodnoty pro Dánsko	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Dánskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,03**	**0,06**	**0,06**	**0,05**
Referenční hodnoty pro Dánsko	0,03	0,06	0,06	0,05

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	**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)	**488,1 DKK**	**428,7 DKK**	**935,4 DKK**	**479,4 DKK**	**423,3 DKK**	**393,9 DKK**
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/771

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2292)

(Pouze estonské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Estonsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Estonskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Estonskem 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.

([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) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Estonskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Estonsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
EANS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Estonskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (EANS), jsou rovnocenné bezpečnostním cílům pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Estonskem stanoví opatření určená poskytovateli letových navigačních služeb EANS za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, mezi něž patří činnosti v souladu se státním programem bezpečnosti, účast na studii o dosažené úrovni v oblasti bezpečnosti organizací Eurocontrol/CANSO (Standard of Excellence Safety Maturity Study) a další činnosti prováděné v rámci bezpečnostní strategie EANS.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v estonském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Estonskem 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 estonském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Estonskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Estonskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referenční hodnoty pro Estonsko	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Estonskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Estonsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří plán transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN) a průběžná přeshraniční spolupráce s Finskem v rámci projektu FINEST.

(19) Komise dále konstatuje, že Estonsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) mezi letovými hladinami FL 95 a FL 660.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v estonském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Estonskem 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 estonském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

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

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Estonskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Estonsko	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Estonskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Estonsko předložilo v návrhu plánu výkonnosti opatření pro dosažení cílů v oblasti traťové kapacity, zejména průběžnou přeshraniční spolupráci s Finskem v rámci projektu FINEST, který umožňuje dynamické přeshraniční rozdělení sektorů.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v estonském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Estonskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Estonskem 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.

(29) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**25,1-6 EUR**	**32,1-3 EUR**	**60,1-9 EUR**	**34,8-0 EUR**	**30,5-7 EUR**	**29,9-7 EUR**

(31) 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 Estonsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −1,7 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) 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 Estonsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,0 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(33) 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 Estonsku ve výši 32,13 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 19,8 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 26,81 EUR v reálných cenách z roku 2017. Stanovené jednotkové náklady Estonska však v referenčním období překonávají výsledky srovnávací skupiny, a v roce 2024 tak dosahují úrovně, která je o 3,0 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

(34) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné ve (32). a (33). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny 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.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise v estonském návrhu plánu výkonnosti nezjistila informace naznačující, že by odchylka od dlouhodobého vývojového trendu jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v (32). bodě odůvodnění byla způsobena výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími 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 tedy Estonsko nesplňuje.

(36) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Estonsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvedlo jako náklady na restrukturalizaci náklady spojené s projektem FINEST, který byl uskutečněn jako dvoustranná spolupráce mezi estonským a finským poskytovatelem letových navigačních služeb za účelem realizace dynamických přeshraničních letových provozních služeb. Komise konstatuje, že cílem projektu FINEST je vytvořit prostředí vzdušného prostoru volných tratí bez hranic mezi estonským a finským vzdušným prostorem, umožnit dynamické přeshraniční rozdělení sektorů vzdušného prostoru a zajistit synergie prostřednictvím společného využívání a plánování zdrojů. Projekt FINEST již zahrnoval provedení široké škály přípravných kroků s cílem zahájit poskytování přeshraničních služeb do konce roku 2022.

(37) Estonsko uvádí, že v rámci projektu FINEST vznikají náklady na zaměstnance, odbornou přípravu a cestování za účelem realizace projektu, jakož i na nový software a systémy. Estonsko zdůrazňuje, že investice do hardwaru a softwaru systému ATM ve třetím referenčním období jsou podmínkou pro spolupráci v rámci projektu FINEST, neboť tento projekt vyžaduje zavedení jednotného systému ATM v Estonsku a Finsku.

(38) Komise uznává, že projekt FINEST má přinést značné benefity, pokud jde o flexibilitu, účinnost a kvalitu služeb a zároveň minimalizaci zpoždění v uspořádání toku letového provozu. Výsledné finanční zisky Estonsko vyčíslilo v rámci analýzy nákladů a přínosů, na jejímž základě odhaduje, že jakmile se provoz vrátí na úroveň před pandemií, přinesou dotčená opatření uživatelům vzdušného prostoru čistý finanční prospěch.

(39) Na základě podrobné analýzy opatření oznámených Estonskem v souvislosti s projektem FINEST, kterou provedl orgán pro kontrolu výkonnosti, se Komise domnívá, že související náklady lze považovat za náklady na restrukturalizaci ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, protože projekt poskytuje obchodní model a postupy pro integrované poskytování letových navigačních služeb na přeshraničním základě. Kromě toho Komise s ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti zjistila, že odchylku od dlouhodobého vývojového trendu jednotkových nákladů pro celou Unii uvedenou ve (32). bodě odůvodnění lze přičíst restrukturalizačním nákladům vykázaným Estonskem v souvislosti s projektem FINEST.

(40) S ohledem na úvahy uvedené ve (36). až (39). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že Estonsko splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(41) Na základě zjištění uvedených ve (28). až (40). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v estonském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(42) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Estonskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(43) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v estonském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(44) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v estonském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,0 % stanovených nákladů.

(45) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,5 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(46) Estonsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(47) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (46). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(48) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(49) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Estonskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Estonské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Estonsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
EANS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Estonskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referenční hodnoty pro Estonsko	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Estonskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenční hodnoty pro Estonsko	0,01	0,03	0,03	0,03

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Estonsku	**základní hodnota pro rok 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)	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/772

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno C(2022) 2293)

(Pouze české 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložila Česká republika.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Českou republikou 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Českou republikou 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Českou republikou v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Česká republika	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ŘLP ČR	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Českou republikou pro poskytovatele letových navigačních služeb (ŘLP ČR), odpovídají bezpečnostním cílům pro celou Unii pro kalendářní rok 2024, jakož i pro předchozí roky referenčního období.

(12) Komise bere na vědomí, že návrh plánu výkonnosti předložený Českou republikou stanoví opatření určená ŘLP ČR za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je další rozvoj povinných a dobrovolných systémů hlášení, zřízení Rady pro bezpečnost se zástupci vnitrostátního bezpečnostního orgánu a ŘLP ČR a vývoj a podpora systému řízení rizik spojených s únavou v rámci ŘLP ČR.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti České republiky mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Českou republikou 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 České republiky, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. 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.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Českou republikou a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Českou republikou pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**
Referenční hodnoty pro Českou republiku	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Českou republikou, jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Česká republika v návrhu plánu výkonnosti předložila několik opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří nové sektorové rozdělení letové informační oblasti (FIR) Praha, zrušení tras v koncové řízené oblasti (TMA) Praha, jakož i zvýšená přeshraniční spolupráce.

(19) Komise dále konstatuje, že Česká republika dokončila realizaci vzdušného prostoru volných tratí (FRA) mezi letovou hladinou 95 a letovou hladinou 660 již v únoru 2021.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti České republiky mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Českou republikou 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 České republiky, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Českou republikou pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Českou republikou a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Českou republiku	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Českou republikou, jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Česká republika v návrhu plánu výkonnosti předložila řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují přechod na nový systém uspořádání letového provozu (ATM), realizaci projektu zaměřeného na optimalizaci a restrukturalizaci ATM, zavedení nástroje pro uspořádání vzdušného prostoru, nové rozdělení na sektory, jakož i významné zvýšení počtu řídících letového provozu (ATCO) v provozu do konce třetího referenčního období.

(26) Na základě zjištění uvedených v (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti České republiky mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Českou republikou jsou problematické.

(28) Komise konkrétně zjistila, že cíle navržené pro třetí referenční období, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM v délce 0,40 minuty na let pro kalendářní roky 2021 až 2024, jsou výrazně vyšší než dosažené výsledky týkající se zpoždění z důvodů ATFM během druhého referenčního období, které se pohybují v rozmezí od 0,01 do 0,16 minuty na let.

(29) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Česká republika měla na základě připomínek uvedených v (28). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle měla revidovat směrem dolů.

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

(30) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Českou republikou 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.

(31) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(32) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Českou republikou pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v České republice	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)	**1 224,0 CZK**	**1 103,6 CZK**	**2 090,6 CZK**	**1 557,2 CZK**	**1 381,7 CZK**	**1 212,0 CZK**
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

(33) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v České republice na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,4 % ročně ve třetím referenčním období nedosahuje trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(34) 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 České republice na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,1 % ročně ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.

(35) Při srovnávání vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů na místní úrovni a pro celou Unii uvedených v (33). a (34). bodě odůvodnění je však třeba vzít v úvahu skutečnost, že podle předpokladů služby STATFOR má být růst traťového provozu v České republice během třetího referenčního období výrazně nižší než průměrný růst provozu pro celou Unii. Uvedené vývojové trendy stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou tedy pro Českou republiku obtížněji dosažitelné.

(36) 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 České republice ve výši 41,95 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 8,0 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 38,85 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 České republice pro rok 2024 jsou o 12,4 % vyšší, než je průměr srovnávací skupiny.

(37) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné v (33)., (34). a (36). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny 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.

(38) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Česká republika ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí širokou škálu opatření, která poskytovatel letových navigačních služeb (ŘLP ČR) přijal za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity. Česká republika tvrdí, že bez významných investic do systémů, postupů a operačních pracovníků ve třetím referenčním období by ŘLP ČR nebylo schopno přizpůsobit se úrovni provozu zaznamenané v roce 2019, tedy v situaci před pandemií COVID-19, a to i vzhledem k pokračujícímu nárůstu složitosti provozu.

(39) Cílem opatření na zvýšení kapacity uvedených v návrhu plánu výkonnosti je dosáhnout strukturálního navýšení kapacity a produktivity traťových navigačních služeb, a to zejména tím, že se řídícím letového provozu, kteří byli dříve odpovědní za řízení regionálních letišť, umožní převzít nové povinnosti související s řízením tratí ve spodním vzdušném prostoru. Mezi základní opatření patří specializovaný proces odborné přípravy pro dotčené řídící letového provozu, reorganizace práce v rámci společnosti a nové sektorové rozdělení vzdušného prostoru. Díky této iniciativě a náboru nových řídících letového provozu tak plánovaný počet řídících letového provozu traťových navigačních služeb vykazuje ve třetím referenčním období významný nárůst, je-li srovnán úrovněmi v roce 2019. Pozitivní dopad na kapacitu bude mít dle očekávání také nový systém ATM, který má být uveden do provozu v roce 2022.

(40) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Česká republika uvedla v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedených v (33). a (34). bodě odůvodnění.

(41) S ohledem na úvahy uvedené v (38). až (40). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) je v České republice splněno.

(42) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Česká republika splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(43) Na základě zjištění uvedených v (33). až (42). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti České republiky mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb

(44) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Českou republikou jsou problematické.

(45) Ke srovnání stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť, pokud jde o třetí referenční období, Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady pražského letiště dle odhadů významně převyšují medián stanovených jednotkových nákladů relevantních letišť.

(46) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Česká republika měla na základě připomínek uvedených v (45). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle měla 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

(47) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v návrhu plánu výkonnosti České republiky jsou problematické.

(48) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v návrhu plánu výkonnosti České republiky zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů.

(49) Pokud jde o tyto režimy 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, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(50) Česká republika by proto měla v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(51) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (50). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(52) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(53) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Českou republikou podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Česká republika	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ŘLP ČR	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Českou republikou pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**
Referenční hodnoty pro Českou republiku	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Českou republikou a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Českou republiku	0,06	0,11	0,11	0,11

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v České republice	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)	**1 224,0 CZK**	**1 103,6 CZK**	**2 090,6 CZK**	**1 557,2 CZK**	**1 381,7 CZK**	**1 212,0 CZK**
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/773

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Itálií podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2294)

(Pouze italské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložila Itálie.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Itálií 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Itálií 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Itálií v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Itálie	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAV	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Itálií pro poskytovatele letových navigačních služeb (ENAV), Komise zjistila, že v případě „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2023, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Itálií stanoví řadu opatření pro ENAV za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je centralizace údajů o bezpečnosti a vývoj nových metodik týkajících se šetření v oblasti bezpečnosti, zlepšení „kultury bezpečnosti“ a „efektivnosti řízení bezpečnosti“ prostřednictvím nových průzkumů a akčních plánů, jakož i zlepšení „řízení bezpečnostních rizik“ prostřednictvím posílených postupů posuzování a monitorování.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v italském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Itálií 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 italském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Itálií a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Itálií pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Referenční hodnoty pro Itálii	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Itálií, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Itálie v návrhu plánu výkonnosti předložila opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují plán transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN), zlepšení řízení příletů na pěti hlavních letištích, reorganizaci několika řízených okrsků, jakož i lepší uplatňování pružného využívání vzdušného prostoru s cílem lépe reagovat na poptávku.

(19) Komise dále konstatuje, že Itálie již dokončila realizaci volných tratí (FRA) od letové hladiny FL 305, a Itálii vyzývá, aby ve třetím referenčním období pokračovala v další realizaci FRA.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). a (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v italském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Itálií 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 italském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Itálií pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Itálií a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Itálii	0,07	0,11	0,11	0,11

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Itálií, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Itálie v návrhu plánu výkonnosti předložila řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují další zlepšení při uplatňování koncepce flexibilní konfigurace, zavedení nového systému uspořádání letového provozu (ATM), zvýšení počtu plných pracovních úvazků řídících letového provozu (ATCO) ve většině oblastních středisek řízení, jakož i několik opatření ke zlepšení uspořádání vzdušného prostoru.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v italském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto Itálií navržené cíle jsou problematické.

(28) Komise zaprvé zjistila, že cíle navržené pro třetí referenční období, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM v délce 0,41 až 0,30 minuty na let pro kalendářní roky 2021 až 2024, jsou vyšší než výsledky týkající se zpoždění při příletu z důvodů ATFM, kterých bylo dosaženo ke konci druhého referenčního období a které se pohybovaly od 0,12 minuty na let v kalendářním roce 2018 do 0,29 minuty na let v kalendářním roce 2019.

(29) Zadruhé Komise při srovnání návrhu vnitrostátních cílů na úrovni letišť, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM, s výkonností podobných letišť v druhém referenčním období zjistila, že v případě letišť Milán-Linate a Benátky se očekávají větší zpoždění z důvodů ATFM, než se předpokládalo u podobných letišť.

(30) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Itálie měla na základě připomínek uvedených ve (28). a (29). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle měla revidovat směrem dolů.

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

(31) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Itálií 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.

(32) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Itálii	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,6-7 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

(34) 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 Itálii na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −2,3 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(35) 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 Itálii na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −3,5 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(36) 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 Itálii ve výši 63,46 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 7,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 59,18 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Itálii zůstávají s rozdílem 3,6 % zaznamenaným v roce 2024 nad průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(37) Jak je uvedeno ve (34). a (35). bodě odůvodnění, je zřejmé, že Itálie významně překonává jak vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období, tak dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Itálie pro rok 2024 nižší než základní hodnoty z let 2014 a 2019, z čehož vyplývá, že efektivita nákladů se ve střednědobém i dlouhodobém horizontu účinně zvyšuje. Bez ohledu na rozdíl mezi základní hodnotou Itálie a průměrem srovnávací skupiny, jak se uvádí ve (36). bodě odůvodnění, prokázala Itálie vývoj efektivity nákladů, který překonává trendy pro celou Unii, což poskytuje dostatečný základ pro stanovení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(38) Na základě zjištění uvedených ve (34). až (37). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v italském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(39) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto Itálií navržené cíle jsou problematické.

(40) Po srovnání stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť, pokud jde o třetí referenční období, Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady letišť Řím-Fiumicino a Milán-Linate jsou dle odhadů významně nad mediánem stanovených jednotkových nákladů relevantních letišť.

(41) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Itálie měla na základě připomínek uvedených ve (40). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle měla revidovat směrem dolů.

ZÁVĚRY

(42) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (41). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Itálií jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(43) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(44) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Itálií podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Itálie	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAV	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Itálií pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Referenční hodnoty pro Itálii	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Itálií a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Itálii	0,07	0,11	0,11	0,11

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Itálii	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–20-021	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)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/774

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2297)

(Pouze německé 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(2) Vypuknutí pandemie COVID-19 mělo od prvního čtvrtletí 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Rakousko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Rakouskem 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 návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Rakouskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Rakouskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Rakousko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	B	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	B	B	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	B	B	**C**

(11) Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Rakouskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (Austro Control), jsou pro kalendářní rok 2024 rovnocenné cílům v oblasti bezpečnosti pro celou Unii.

(12) Komise bere na vědomí, že návrh plánu výkonnosti předložený Rakouskem stanoví opatření určená Austro Control za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako jsou investice do zdrojů v oblasti „řízení bezpečnostních rizik“, posílení přeshraniční spolupráce v oblasti bezpečnosti prostřednictvím průzkumů, jakož i odborná příprava a zvyšování informovanosti v oblasti „kultury bezpečnosti“.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v rakouském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Rakouskem 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 rakouském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Rakouskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Rakouskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referenční hodnoty pro Rakousko	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Rakouskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Rakousko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují jeho účast na iniciativě volných tratí SECSI FRA (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace), činnosti přeshraniční spolupráce a realizaci místních a subregionálních systémů podpory uspořádání vzdušného prostoru v zájmu zlepšení civilně-vojenské koordinace.

(19) Na základě zjištění uvedených v (17). a (18). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v rakouském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Rakouskem 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 rakouském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(21) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(22) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Rakouskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Rakouskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referenční hodnoty pro Rakousko	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Rakouskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(24) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317, Komise konstatuje, že Rakousko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují průběžný nábor a výcvik řídících letového provozu, flexibilní a centralizované systémy pro rozpis služeb, stálé zlepšování činností ATFM a přeshraniční spolupráci se sousedními zeměmi.

(25) Na základě zjištění uvedených v (23). a (24). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v rakouském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(26) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Rakouskem jsou problematické.

(27) Zaprvé Komise zjistila, že cíle navržené pro třetí referenční období, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM v délce 0,87 minuty na let pro kalendářní rok 2022, 0,84 minuty na let pro kalendářní rok 2023 a 0,82 minuty na let pro kalendářní rok 2024, jsou vyšší než dosažené výsledky týkající se zpoždění z důvodů ATFM během druhého referenčního období, které se pohybovaly v rozmezí od 0,49 do 0,81 minuty na let.

(28) Zadruhé Komise při srovnání návrhu vnitrostátních cílů na úrovni letišť, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM, s výkonností podobných letišť v druhém referenčním období zjistila, že dle očekávání budou mít letiště Vídeň, Innsbruck a Salcburk větší zpoždění z důvodů ATFM, než se předpokládalo u podobných letišť.

(29) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Rakousko mělo na základě připomínek uvedených v (27). a (28). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

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

(30) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Rakouskem 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.

(31) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rakousku	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)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

(33) 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 Rakousku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −5,7 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(34) 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 Rakousku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −3,6 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Rakousku ve výši 63,19 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 21,3 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 80,26 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Rakousku zůstávají s rozdílem −42,6 % zaznamenaným v roce 2024 výrazně pod průměrem srovnávací skupiny během celého třetího referenčního období.

(36) Na základě zjištění uvedených v (33). až (35). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v rakouském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(37) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Rakouskem jsou problematické.

(38) Na základě srovnání stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť, pokud jde o třetí referenční období, Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady hlavního, vídeňského letiště jsou dle odhadů významně nad mediánem stanovených jednotkových nákladů relevantních letišť.

(39) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Rakousko mělo na základě připomínek uvedených v (38). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo 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

(40) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v rakouském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(41) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v návrhu plánu výkonnosti Rakouska zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů.

(42) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které činí 0,50 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(43) Rakousko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(44) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (43). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(45) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(46) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Rakouské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Rakousko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Bezpečnostní politika a cíle	B	B	B	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	B	B	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	B	B	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Rakouskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referenční hodnoty pro Rakousko	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Rakouskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referenční hodnoty pro Rakousko	0,10	0,17	0,17	0,16

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rakousku	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)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/775

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2298)

(Pouze maďarské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(3) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro 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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Maďarsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Maďarskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Maďarskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Maďarskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Maďarsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
HungaroControl	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Maďarskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (HungaroControl), Komise zjistila, že v případě „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2023, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Maďarskem stanoví řadu opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb HungaroControl za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, která zahrnují technologický rozvoj, otázky související s lidským faktorem, monitorování souladu a výkonnosti, kybernetickou bezpečnost a bezpečnost údajů, „spravedlivé posuzování“ („just culture“) a „kulturu bezpečnosti“. Návrh plánu výkonnosti obsahuje 70 opatření, mezi něž patří zavedení nového systému ATM, koordinační nástroj pro plánování zátěže sektorů, nový systém pro sektorové rozdělování vzdušného prostoru, rádiový zaměřovač pro lepší situační orientaci řídících letového provozu (ATCO) a systém řízení rizik spojených s únavou.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Maďarskem 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 maďarském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Maďarskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Maďarskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro kalendářní roky 2021 až 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří plán transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN) a účast na další realizaci projektu jihovýchodního evropského vzdušného prostoru volných tratí (South East Europe Free Route Airspace, SEE FRA)

(19) Komise dále konstatuje, že Maďarsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) mezi letovými hladinami FL 095 až FL 660.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Maďarskem 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 maďarském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Maďarskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Maďarskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Maďarskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok třetího referenčního období.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují reorganizaci oblastního střediska řízení (ACC) Budapešť, nový výcvikový program pro ATCO, modernizaci systému uspořádání letového provozu (ATM), jakož i zvýšení plánovaného počtu plných úvazků ATCO do konce třetího referenčního období.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Maďarskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Maďarskem 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.

(29) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,42EUR-EUR

(31) 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 Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,8 % ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) 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 Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,9 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.

(33) 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 Maďarsku ve výši 31,72 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 21 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 40,13 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Maďarsku zůstávají pod průměrem srovnávací skupiny během celého třetího referenčního období. Rozdíl pro rok 2024 se však snížil na –16 %.

(34) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné ve (31). a (32). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud je odchylka od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii 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.

(35) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Maďarsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí, že odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou způsobeny výhradně náklady souvisejícími s opatřeními, jež jsou požadována k dosažení cílů v oblasti kapacity.

(36) Komise konstatuje, že Maďarsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí širokou škálu opatření, která poskytovatel letových navigačních služeb (HungaroControl) přijal za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity a která implikovala dodatečné náklady. Tato opatření jsou v dotčeném návrhu plánu výkonnosti podrobně popsána a vyčíslena.

(37) Maďarsko vysvětluje, že ještě před pandemií COVID-19 se v roce 2019 ukázalo, že počet ATCO v provozu nestačí pokrýt objem a složitost provozu. Aby se tedy poskytovatel letových navigačních služeb HungaroControl přizpůsobil očekávané budoucí úrovni provozu, zavedl výcvikový program, jehož cílem bylo zvýšit ve třetím referenčním období počet ATCO. Příslušné související náklady zahrnují personální náklady na odměňování nových studentů v počáteční fázi výcviku a studentů řízení letového provozu s licencí, jakož i další provozní náklady vynaložené na výcvik těchto nových zaměstnanců.

(38) Navyšování kapacity potřebné k adaptaci na budoucí poptávku po provozu bude dále podporováno investicemi do nejmodernějšího zařízení. Komise konstatuje, že se proto plánuje několik modernizací složek systému ATM, včetně zavedení funkce radiového zaměřovače a komplexního nástroje, zlepšení funkcí uspořádání vzdušného prostoru a zavedení vylepšených technik uspořádání toku a kapacity letového provozu. Očekává se, že včasná realizace těchto investic ve třetím referenčním období umožní výrazné zvýšení kapacity.

(39) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Maďarsko uvedlo v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedených v (31). a (32). bodě odůvodnění.

(40) S ohledem na úvahy uvedené ve (35). až (39). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že Maďarsko splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i).

(41) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Maďarsko splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(42) Na základě zjištění uvedených ve (31). až (41). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(43) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto Maďarskem navržené cíle jsou problematické.

(44) 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 maďarské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +11,0 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než maďarský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,8 %.

(45) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro maďarskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +11,0 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši −4,7 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.

(46) Za třetí, po porovnávání stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť, pokud jde o třetí referenční období, Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady pro budapešťské letiště jsou podle odhadů významně nad mediánem stanovených jednotkových nákladů relevantních letišť.

(47) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Maďarsko mělo na základě připomínek uvedených ve (44). až (46). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo 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

(48) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v maďarském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(49) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v maďarském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů.

(50) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,5 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(51) Maďarsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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.

ZÁVĚRY

(52) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (51). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(53) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(54) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Maďarsku.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Maďarsko	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Maďarskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**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)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/776

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Španělskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2300)

(Pouze španělské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(2) 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, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(3) 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).

(4) 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.

(5) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(6) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(7) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Španělsko.

(8) 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.

(9) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Španělskem 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 souvisejících výkonnostních cílů přezkumem návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Španělskem 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.

([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).

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Španělskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Španělsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAIRE, FERRONATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(12) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Španělskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (ENAIRE a FERRONATS), Komise zjistila, že v případě „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Španělskem stanoví opatření pro oba poskytovatele letových navigačních služeb za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je posílení „spravedlivého posuzování“ („just culture“) a provádění strategického plánu „Digital Sky“ s cílem modernizovat komunikační, navigační a přehledové služby, pokud jde o ENAIRE, a pokrok v oblasti kultury bezpečnosti a zlepšení auditu systémů řízení bezpečnosti a postupů šetření, pokud jde o FERRONATS.

(14) Na základě zjištění uvedených ve (12). a (13). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených ve španělském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Španělskem 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 ve španělském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Španělskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Španělskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**
Referenční hodnoty pro Španělsko	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Španělskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Španělsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří optimalizace sítí leteckých tratí, změny týkající se sektorů v rámci oblastního střediska řízení (ACC) Kanárské ostrovy, reorganizace tras v koncové řízené oblasti (TMA) Madrid a La Palma a opatření na posílení přeshraniční spolupráce.

(20) Komise dále konstatuje, že Španělsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) v rámci sektorů Santiago a Asturias letové informační oblasti Madrid (projekt FRASAI) a zahájilo několik projektů realizace FRA (např. HISPAFRA).

(21) Na základě zjištění uvedených v (18). až (20). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve španělském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(22) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Španělskem 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 ve španělském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(23) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(24) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Španělskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Španělskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,12**	**0,20**	**0,19**	**0,19**
Referenční hodnoty pro Španělsko	0,12	0,20	0,19	0,19

(25) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Španělskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(26) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Španělsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují komplexní modernizaci systému uspořádání letového provozu, zvýšení kapacit sektoru, optimalizaci příletů, nábor řídících letového provozu (ATCO) pro nahrazení zaměstnanců odcházejících do důchodu, jakož i zlepšení účinnosti postupu rozpisu služeb ATCO.

(27) Na základě zjištění uvedených ve (25). a (26). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve španělském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(28) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Španělskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(29) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Španělskem 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.

(30) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(31) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Španělskem pro oblasti zpoplatnění pevninské Španělsko a Španělsko – Kanárské ostrovy pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Španělsku	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 pevninského Španělska, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**69,88 EUR**	**52,06 EUR**	**107,71 EUR**	**53,64 EUR**	**51,69 EUR**	**48,19 EUR**

Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby Španělska – Kanárské ostrovy, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**70,11 EUR**	**52,39 EUR**	**104,97 EUR**	**66,92 EUR**	**58,97 EUR**	**53,93 EUR**

(32) 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 Španělsku na úrovni oblasti zpoplatnění pevninského Španělska (–1,9 %) i Španělska – Kanárské ostrovy (+0,7 %) ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(33) 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 Španělsku na úrovni oblasti zpoplatnění pevninského Španělska (–4,0 %) i Španělska – Kanárské ostrovy (–2,9 %) ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.

(34) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že španělská základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v oblastech zpoplatnění pevninského Španělska a Španělska – Kanárské ostrovy ve výši 52,11 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 17,2 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 62,97 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby ve Španělsku zůstávají s rozdílem –16,8 % zaznamenaným v roce 2024 pod průměrem srovnávací skupiny během celého třetího referenčního období.

(35) Na základě zjištění uvedených ve (32). až (34). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve španělském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(36) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Španělskem nevzbuzují žádné obavy.

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

(37) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené ve španělském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(38) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené ve španělském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,50 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,00 % stanovených nákladů.

(39) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které činí 0,50 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(40) Španělsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a 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 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.

ZÁVĚRY

(41) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (40). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Španělskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(42) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(43) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Španělskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Španělskému království.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Španělsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAIRE, FERRONATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Španělskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**
Referenční hodnoty pro Španělsko	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Španělskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,12**	**0,20**	**0,19**	**0,19**
Referenční hodnoty pro Španělsko	0,12	0,20	0,19	0,19

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Španělsku	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, pokud jde o pevninské Španělsko, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**69,88 EUR**	**52,06 EUR**	**107,71 EUR**	**53,64 EUR**	**51,69 EUR**	**48,19 EUR**
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, pokud jde o Španělsko – Kanárské ostrovy, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**70,11 EUR**	**52,39 EUR**	**104,97 EUR**	**66,92 EUR**	**58,97 EUR**	**53,93 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/777

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovinskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2302)

(Pouze slovinské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Slovinsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Slovinskem 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 návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

(9) Vzhledem k tomu, že Slovinsko nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jeho návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Slovinskem 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.

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Slovinskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Slovinsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Slovenia Control	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(12) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Slovinskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (Slovenia Control), Komise zjistila, že v případě cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Slovinskem stanoví opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb Slovenia Control za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, včetně průběžného dohledu ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu, jakož i pravidelného interního a externího monitorování bezpečnostních postupů a výstupů, které se řídí protokoly dohodnutými na úrovni organizací Eurocontrol, CANSO a EASA.

(14) Na základě zjištění uvedených ve (12). a (13). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovinském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Slovinskem 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 ve slovinském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Slovinskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Slovinskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**
Referenční hodnoty pro Slovinsko	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Slovinskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Slovinsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zvýšenou přeshraniční spolupráci, jako je rozšíření volných tratí v rámci iniciativy volných tratí SECSI FRA (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace).

(20) Na základě zjištění uvedených v (18). a (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovinském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Slovinskem 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 ve slovinském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Slovinskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Slovinskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,05**	**0,09**	**0,09**	**0,09**
Referenční hodnoty pro Slovinsko	0,05	0,09	0,09	0,09

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Slovinskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Slovinsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Mezi tato opatření patří posílení uspořádání toku a kapacity letového provozu, zlepšení sektorového rozdělení vzdušného prostoru v souladu s plánem vzdušného prostoru v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB CE), větší flexibilita kapacity sektoru na základě poptávky, nábor dalších řídících letového provozu (ATCO) a také zlepšení rozpisů služeb ATCO.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovinském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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

(27) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Slovinskem 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.

(28) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Slovinsku	**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)	**67,0-8 EUR**	**54,1-9 EUR**	**101,4-4 EUR**	**62,1-1 EUR**	**59,8-4 EUR**	**56,1-9 EUR**

(30) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve Slovinsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,9 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve Slovinsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši −1,9 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí −1,3 %.

(32) 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 Slovinsku ve výši 54,19 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 45,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 37,32 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby ve Slovinsku zůstávají s rozdílem 41,5 % zaznamenaným v roce 2024 nad průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(33) Jak je uvedeno ve (30). a (31). bodě odůvodnění, je zřejmé, že Slovinsko je v souladu jak s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období, tak s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Slovinska pro rok 2024 nižší než základní hodnota z roku 2014. Bez ohledu na rozdíl mezi základní hodnotou Slovinska a průměrem srovnávací skupiny, jak se uvádí ve (32). bodě odůvodnění, prokázalo Slovinsko vývoj efektivity nákladů, který je v souladu s trendy pro celou Unii, což poskytuje dostatečný základ pro stanovení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(34) Na základě zjištění uvedených v (27). až (33). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených ve slovinském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZÁVĚRY

(35) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (34). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovinskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(36) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(37) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Slovinskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Republice Slovinsko.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Slovinsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Slovenia Control	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Slovinskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**
Referenční hodnoty pro Slovinsko	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Slovinskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,05**	**0,09**	**0,09**	**0,09**
Referenční hodnoty pro Slovinsko	0,05	0,09	0,09	0,09

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve Slovinsku	**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)	**67,0-8 EUR**	**54,1-9 EUR**	**101,4-4 EUR**	**62,1-1 EUR**	**59,8-4 EUR**	**56,1-9 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/778

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Bulharskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2303)

(Pouze bulharské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 (EU) 2019/317 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR") 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Bulharsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Bulharskem 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 návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

(9) Vzhledem k tomu, že Bulharsko nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jeho návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Bulharskem 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.

(11) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Bulharskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Bulharsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
BULATSA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(12) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Bulharskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (BULATSA), Komise zjistila, že v případě cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2023, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ splňují místní výkonnostní cíle úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(13) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Bulharskem stanoví řadu opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb BULATSA za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, včetně: zvládání stresu a únavy s cílem zlepšit lidskou výkonnost; zavedení systému pro posuzování změn, identifikaci nebezpečí a řízení rizik; průběžné podpory povědomí o bezpečnosti a zavádění vyspělých technologických řešení pro zvýšení bezpečnosti.

(14) Na základě zjištění uvedených ve (12). a (13). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v bulharském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Bulharskem 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 bulharském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(17) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Bulharskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Bulharskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**
Referenční hodnoty pro Bulharsko	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

(18) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Bulharskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(19) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Bulharsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují další pokrok, pokud jde o realizaci jihovýchodního evropského vzdušného prostoru volných tratí (South-East Europe Free Route Airspace, SEE FRA) se zapojením Rumunska, Maďarska a Slovenska.

(20) Na základě zjištění uvedených v (18). a (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v bulharském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Bulharskem 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 bulharském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Bulharskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Bulharskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,04**	**0,08**	**0,07**	**0,08**
Referenční hodnoty pro Bulharsko	0,04	0,08	0,07	0,08

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Bulharskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Bulharsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují používání koordinačních nástrojů pro analýzu komplexity provozu, plánování plných úvazků řídících letového provozu (ATCO) ve třetím referenčním období uzpůsobené předpokládaným úrovním provozu, jakož i řadu opatření ke zlepšení navrhování vzdušného prostoru, včetně přerozdělení sektorů vzdušného prostoru a dynamického rozdělení sektorů.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v návrhu bulharském plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou 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

(27) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Bulharskem 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.

(28) Posouzení cílů efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Bulharsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**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)	**56,62 BGN**	**53,64 BGN**	**95,60 BGN**	**67,56 BGN**	**61,42 BGN**	**55,62 BGN**
	28,9-6 EUR	27,4-3 EUR	48,8-9 EUR	34,5-5 EUR	31,4-1 EUR	28,44EUR-EUR

(30) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Bulharsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,9 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Bulharsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,2 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.

(32) 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 Bulharsku ve výši 27,43 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 32,5 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 40,66 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Bulharsku zůstávají s rozdílem –34,1 % zaznamenaným v roce 2024 pod průměrem srovnávací skupiny v celém třetím referenčním období.

(33) Jak je uvedeno v (30). bodě odůvodnění, je zřejmé, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Bulharsku ve třetím referenčním období odpovídá příslušnému vývojovému trendu pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Bulharska v roce 2024 mírně nižší než základní hodnota z roku 2014, což ukazuje, že Bulharsko v dlouhodobém horizontu udržuje efektivitu nákladů na stabilní úrovni. Bulharsko také, jak je uvedeno ve (32). bodě odůvodnění, vykazuje vysokou efektivitu nákladů, pokud jde o úroveň stanovených jednotkových nákladů, jelikož základní hodnota pro rok 2019 i stanovené jednotkové náklady Bulharska pro rok 2024 jsou výrazně nižší (o více než 30 %) než odpovídající průměrné hodnoty srovnávací skupiny. S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že pokud jde o Bulharsko, odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, jak je uvedeno ve (31). bodě odůvodnění, nebrání dosažení souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(34) Na základě zjištění uvedených ve (30). až (33). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v bulharském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

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

(35) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum 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. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v bulharském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(36) Komise konstatuje, že systém pobídek pro traťovou kapacitu v bulharském návrhu plánu výkonnosti zahrnuje maximální finanční nevýhodu ve výši 0,40 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,20 % stanovených nákladů.

(37) Pokud jde o tento režim pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,40 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(38) Bulharsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit svůj systém pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb tak, aby maximální finanční nevýhody vyplývající z tohoto systému 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.

ZÁVĚRY

(39) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (38). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Bulharskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(40) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(41) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Bulharskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Bulharské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Bulharsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
BULATSA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Bulharskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**
Referenční hodnoty pro Bulharsko	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Bulharskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,04**	**0,08**	**0,07**	**0,08**
Referenční hodnoty pro Bulharsko	0,04	0,08	0,07	0,08

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Bulharsku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–20-021	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)	**56,62 BGN**	**53,64 BGN**	**95,60 BGN**	**67,56 BGN**	**61,42 BGN**	**55,62 BGN**
	28,9-6 EUR	**27,4-3 EUR**	**48,8-9 EUR,**	**34,5-5 EUR**	**31,4-1 EUR**	**28,44 EUR**

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/779

ze dne 13. dubna 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Polskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2304)

(Pouze polské 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) první pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(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 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 vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená 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.

(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.

([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]) 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) 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 odchylují 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 (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) 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 rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) 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 uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Polsko.

(7) 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.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Polskem 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.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Polskem 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.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Polskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([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).

Polsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Polskem pro všechny zahrnuté poskytovatele letových navigačních služeb, Komise zjistila, že v případě cíle „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2024, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostního cíle pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Polskem stanoví opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako jsou opatření k zajištění souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373 ([6]), přezkum bezpečnostních postupů, aktualizace školení v oblasti bezpečnosti pro vedoucí pracovníky, vypracování ukazatelů pro řízení bezpečnosti, průběžná podpora bezpečnosti, jakož i provádění osvědčených postupů, dokumentů a kroků v souladu s vnitrostátními a mezinárodními předpisy.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v polském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Polskem 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 polském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Polskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Polskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Referenční hodnoty pro Polsko	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Polskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Polsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo několik opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří reorganizace konfigurací sektorů pro oblastní středisko řízení Varšava, zavedení pokročilých koncepcí pružného využívání vzdušného prostoru, jakož i zlepšení v koncové řízené oblasti Varšava.

(19) Komise dále konstatuje, že Polsko dokončilo realizaci volných tratí (FRA) mezi letovou hladinou FL 95 a letovou FL 660 již v únoru 2019. Komise rovněž konstatuje, že Polsko plánuje v kalendářním roce 2024 dále rozšířit FRA o Baltic FAB, Slovensko a Ukrajinu.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v polském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Polskem 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 polském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) 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 retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby 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. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Polskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Polskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Referenční hodnoty pro Polsko	0,07	0,12	0,12	0,12

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Polskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Polsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují průběžný výcvik řídících letového provozu, flexibilní plánování lidských zdrojů a rozpisy služeb, zvýšený počet sektorů a lepší začátky provozní doby sektorů, jakož i realizace přeshraničního FRA.

(26) Na základě zjištění uvedených v (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v polském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Polskem jsou problematické.

(28) Konkrétně při srovnání návrhu vnitrostátních cílů na úrovni letišť, pokud jde o průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM, s výkonností podobných letišť v druhém referenčním období Komise zjistila, u letišť Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Krakow-Balice a Katowice-Pyrzowice se očekávají větší zpoždění z důvodů ATFM, než se předpokládalo u podobných letišť.

(29) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Polsko mělo na základě připomínek uvedených v (28). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

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

(30) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Polskem 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.

(31) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Polsku	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)	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

(33) 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 Polsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –1,7 % ročně ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(34) 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 Polsku 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 %.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Polsku ve výši 41,07 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 5,4 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 38,96 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise však podotýká, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Polsku pro rok 2024 jsou o 6,7 % nižší než průměr srovnávací skupiny.

(36) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné v (34). a (35). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud je zjištěná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii 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.

(37) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Polsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí širokou škálu opatření, která poskytovatel letových navigačních služeb (PANSA) přijal za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity. Tato opatření jsou podrobně popsána a vyčíslena v návrhu plánu výkonnosti.

(38) Polsko na třetí referenční období plánuje významný nárůst počtu řídících letového provozu pro provoz v oblastním středisku řízení Varšava. Polsko dále vysvětluje, že výcvik a nábor dalších řídících letového provozu umožní poskytovateli letových navigačních služeb PANSA přerozdělit sektory vzdušného prostoru a přizpůsobit se předpokládané poptávce po provozu, která by do konce třetího referenčního období měla dosáhnout úrovní z roku 2019.

(39) Komise zaznamenává nárůst investičních nákladů souvisejících s projekty na posílení kapacity, jako jsou modernizace a související změny systému ATM, rozmístění nových operačních místností a radiokomunikačních stanic, jakož i nahrazování a rozvoj přehledové infrastruktury. Polsko poukazuje na to, že plánované kapitálové výdaje pro třetí referenční období jsou zaměřeny na investice související s kapacitou a umožní optimalizaci vzdušného prostoru (např. třívrstvé vertikální rozdělení vzdušného prostoru), jakož i větší odolnost, škálovatelnost a flexibilitu poskytování služeb.

(40) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Polsko uvedlo v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v (34). bodě odůvodnění.

(41) Komise proto s ohledem na úvahy uvedené v (37). až (40). bodě odůvodnění konstatuje, že Polsko splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i).

(42) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Polsko splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(43) Na základě zjištění uvedených v (33). až (42). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v polském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb

(44) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle navržené Polskem jsou problematické.

(45) 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 polské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb 1 ve výši +2,2 % a oblasti zpoplatnění 2 ve výši +1,9 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než polský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –1,7 %.

(46) Za druhé, Komise podotýká, že navrhované cíle pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro polskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb 1 ve výši +2,2 % ve třetím referenčním období jsou vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši –8,9 % zaznamenaný ve druhém referenčním období. Také navrhované cíle pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro polskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb 2 ve výši +1,9 % ve třetím referenčním období jsou vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši –2,6 % zaznamenaný ve druhém referenčním období.

(47) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Polsko mělo na základě připomínek uvedených ve (45). a (46). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

ZÁVĚRY

(48) Na základě posouzení uvedeného v (9). až (47). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Polskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(49) 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(50) 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 ně 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Polskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Polsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Polskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Referenční hodnoty pro Polsko	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Polskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Referenční hodnoty pro Polsko	0,07	0,12	0,12	0,12

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Polsku	**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)	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,0-5 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/780

ze dne 13. dubna 2022

o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Švýcarskem 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)2313)

(Pouze německé, francouzské a italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Dohodu mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (dále jen „dohoda“) ([1]),

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) ([2]), 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 ([3]) 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.

(3) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ([4]). Jelikož tyto výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období následně předložené členskými státy a Švýcarskem byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19, nemohly zohlednit situaci letecké dopravy, jež se v důsledku pandemie výrazně změnila.

([1]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) 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).
([4]) 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) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317 ([5]). Podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627 přijala Komise dne 2. června 2021 prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 ([6]), 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 a Švýcarsko 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. Švýcarsko předložilo Komisi svůj návrh plánu výkonnosti na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, v tomto případě na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC"). Po ověření úplnosti tohoto návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC požádala Komise státy, které FABEC tvoří, aby do 17. listopadu 2021 předložily aktualizovaný návrh plánu výkonnosti. Posouzení Komise zahrnuté v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, který předložilo Švýcarsko a členské státy tvořící blok FABEC.

(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.

(7) Toto rozhodnutí se vztahuje pouze na návrhy výkonnostních cílů a související prvky obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, které se přímo týkají poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří mají zajistit poskytování služeb ve vzdušném prostoru Švýcarska.

Přístup k posouzení

(8) 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 souvisejících výkonnostních cílů přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, posoudila Komise soulad cílů předložených Švýcarskem, jak je stanoveno v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC 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 dospěla k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC 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 bloku FABEC 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.

([5]) 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).

([6]) 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).

(11) 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 retroaktivních úprav. Nebylo tedy vhodné, aby členské státy a Švýcarsko v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 v klíčové oblasti 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 s ohledem na kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(12) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC 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 bloku FABEC, 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 plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity, pokud jde o traťové navigační služby, zejména včetně 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.

(13) 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 retroaktivních úprav. Nebylo tedy vhodné, aby členské státy a Švýcarsko v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 v klíčové oblasti 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 s ohledem na kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že místní výkonnostní cíle v oblasti kapacity navržené Švýcarskem a členskými státy, které jsou součástí bloku FABEC, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(14) Dále v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti kapacity pro letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 podle čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, doplnila Komise své posouzení přezkumem návrhů cílů v oblasti kapacity ze strany Švýcarska, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Jelikož nebylo shledáno, že by tyto návrhy cílů vzbuzovaly v souvislosti se Švýcarskem obavy, není třeba v tomto rozhodnutí uvádět žádná související zjištění.

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Švýcarskem, jak jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC 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 zejména 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. Tam, kde 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 bodě c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise dále zkoumala, zda lze odchylku považovat za nezbytnou a přiměřenou na základě bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(16) Z tohoto důvodu dospěla Komise k závěru, že navržené místní výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro švýcarskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, nevzbuzují obavy, pokud jde o jejich soulad s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii, a proto v tomto rozhodnutí nejsou uvedena žádná související zjištění.

(17) Posouzení cílů v oblasti 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 uvedeno v bodě 2.1 písm. d) uvedené přílohy. Vzhledem k tomu, že bylo zjištěno, že některé klíčové faktory a parametry, na nichž jsou tyto cíle založeny, vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

(18) Dále v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů pro letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317 podle čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení doplnila Komise svůj přezkum posouzením návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů Švýcarska, jak jsou stanoveny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, pokud jde o letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Jelikož bylo zjištěno, že tyto návrhy cílů vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

(19) V souladu s bodem 2 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 v souvislosti s posouzením návrhů cílů v oblasti kapacity, doplnila Komise svůj přezkum o posouzení návrhů systémů nabídek 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. Jelikož bylo zjištěno, že tyto návrhy systémů pobídek vzbuzují v souvislosti se Švýcarskem obavy, jsou v tomto rozhodnutí uvedena související zjištění.

Zvláštní aspekty týkající se vývoje provozu

(20) 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 onemocněním COVID-19 zůstává obzvláště vysoká. Komise konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(21) V souladu s tím se tedy očekává, že předpokládaný růst letového provozu během třetího referenčního období bude v některých členských státech výrazně nižší než průměrný růst letového provozu na úrovni Unie, a že v řadě z nich zůstane objem letového provozu během třetího referenčního období pod předpandemickými úrovněmi. 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.

POSOUZENÍ KOMISE

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

(22) Pokud jde o přezkum klíčových faktorů a parametrů uvedených v bodě 2.1. písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, na nichž jsou založeny návrhy výkonnostních cílů bloku FABEC pro Švýcarsko, pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vedlo posouzení Komise k následujícím zjištěním týkajícím se stanovených nákladů a jejich rozdělení.

(23) Co se týče stanovených nákladů, Komise podotýká, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švýcarsko uvádí, že poskytovatel traťových navigačních služeb (společnost Skyguide) provedl změny týkající se pravidel kapitalizace společnosti Skyguide, v jejichž důsledku se ve třetím referenčním období zvýšily její náklady na zaměstnance a provozní náklady a současně snížily náklady na odpisy. Ve svém doporučení Komisi orgán pro kontrolu výkonnosti zastává názor, že tato změna by mohla potenciálně narušit provádění mechanismu sdílení nákladových rizik ve vztahu ke Švýcarsku. Zásady a důsledky použité metody by proto měly být v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC dále vysvětleny a odůvodněny, pokud jde o jejich soulad s příslušnými právními ustanoveními, včetně čl. 28 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(24) Pokud jde o rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, zavádí Švýcarsko změnu v použité metodice, pokud jde o zacházení s nepřímými provozními náklady. Komise však poznamenává, že v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC Švýcarsko tuto změnu v rozdělení nepřímých provozních nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby nepopsalo ani neodůvodnilo. Komise se proto domnívá, že toto by mělo být v revidovaném návrhu plánu výkonnosti dále vysvětleno a odůvodněno.

(25) Na základě zjištění uvedených v 21. až 41. bodě odůvodnění prováděcího rozhodnutí C(2022) 2283 ([7]) bylo shledáno, že navržené cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC týkající se zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů. Švýcarsko, které společně s Belgií, Francií, Německem, Lucemburskem a Nizozemskem vypracovalo a předložilo návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, by proto mělo společně s těmito zeměmi předložit revidovaný návrh plánu výkonnosti pro blok FABEC, který by se zabýval doporučeními stanovenými v tomto rozhodnutí a v prováděcím rozhodnutí C(2022) 2283.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

(26) Komise má obavy, pokud jde o návrhy výkonnostních cílů předložených Švýcarskem, jak jsou uvedeny v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(27) 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 švýcarské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +2,7 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než švýcarský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,5 %.

(28) Za druhé, Komise se domnívá, že návrhy cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro švýcarskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +2,7 % ve třetím referenčním období je vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši –3,4 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období. Zdá se, že tento rozdíl je způsoben významným nárůstem stanovených nákladů na letištní a přibližovací služby v průběhu třetího referenčního období, zejména pokud jde o ostatní provozní náklady a náklady na odpisy.

(29) Za třetí, při porovnávání návrhů cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb s výkonností na podobných letištích pro třetí referenční období Komise podotýká, že stanovené jednotkové náklady pro letiště v Ženevě a Curychu se odhadují na mnohem více než medián stanovených jednotkových nákladů příslušné srovnávací skupiny v průběhu druhého a třetího referenčního období.

(30) Komise se proto domnívá, že Švýcarsko by mělo s ohledem na připomínky uvedené v 26. až 29. bodě odůvodnění dále odůvodnit cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, nebo by mělo návrhy cílů pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise týkající se návrhů cílů v oblasti kapacity

(31) 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 navržený v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zahrnuje maximální finanční výhodu rovnající se maximální finanční nevýhodě, přičemž obojí činí 0,5 % stanovených nákladů. Komise rovněž podotýká, že návrh systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržený Švýcarskem v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC zahrnuje maximální finanční výhodu rovnající se maximální finanční nevýhodě, přičemž obojí činí 0,5 % stanovených nákladů.

(32) Na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti má Komise vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které z těchto systémů pobídek vyplývají a činí 0,5 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([7]) Prováděcí rozhodnutí Komise o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kyprem, 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.

(33) Švýcarsko by proto v souvislosti s návrhem plánu výkonnosti předloženým blokem FABEC 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 významný 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.

ZÁVĚRY

(34) S odkazem na prováděcí rozhodnutí C(2022) 2283 Komise zjistila, že návrh plánu výkonnosti předložený Švýcarskem, jež je součástí bloku FABEC, obsahuje určité výkonnostní cíle ve vztahu k Belgii a Lucembursku, které nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(35) Proto, podle čl. 14 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, mají Švýcarsko a členské státy bloku FABEC do tří měsíců od data přijetí tohoto rozhodnutí postoupit Komisi svůj revidovaný plán výkonnosti a zohlednit v něm doporučení předložená Komisí.

(36) Komise následně revidovaný návrh plánu výkonnosti posoudí v celém jeho rozsahu v souladu s postupem stanoveným v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 a v důsledku tohoto následného posouzení bude moci zaujmout jakékoli stanovisko k návrhům výkonnostních cílů a dalším prvkům plánů výkonnosti, vůči nimž v tomto rozhodnutí nebyly vzneseny žádné námitky.

(37) Podle článku 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 se mají cíle stanovené v nejnovější verzi návrhu plánu výkonnosti uplatňovat prozatímně, dokud Komise nevydá rozhodnutí o souladu výkonnostních cílů nebo revidovaných výkonnostních cílů, po němž má Švýcarsko a členské státy bloku FABEC přijmout svůj konečný plán výkonnosti.

(38) 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 vypočítaných 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 2020/1627. Komise proto nebude vyvozovat závěry o souladu jednotkových sazeb podle čl. 29 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 dříve, než budou přijaty příslušné konečné plány výkonnosti.

(39) Komise podotýká, 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 prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(40) 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 ně 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 místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC by Švýcarsko a členské státy bloku FABEC měly náležitě zohlednit provozní a finanční dopady příslušných změn v letovém provozu.

(41) Komise konzultovala se Švýcarskem doporučení stanovená v tomto rozhodnutí v souladu s čl. 19 odst. 2 této dohody,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem, Nizozemskem a Švýcarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, které jsou uvedeny v příloze tohoto prováděcího rozhodnutí C(2022) 2283, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Švýcarské konfederaci.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)

Úřad pro publikace
Evropské unie
L-2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS