

ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/728

z 13. apríla 2022

o nesúlade niektorých cieľov výkonnosti uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Rumunsko a Švédsko na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúijnými cieľmi výkonnosti na tretie referenčné obdobie a ktorým sa stanovujú odporúčania na revíziu týchto cieľov

[oznámené pod číslom C(2022) 2283]

(Iba anglické, francúzske, grécke, holandské, lotyšské, maltské, nemecké, rumunské a švédske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c) druhý pododsek,

po konzultácii s Výborom pre jednotné nebo,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

Súvislosti

- (1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 sa má stanoviť systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií. Okrem toho podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317 ⁽²⁾ majú členské štáty vypracovať záväzné ciele výkonnosti pre každé referenčné obdobie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto ciele výkonnosti musia byť v súlade s celoúijnými cieľmi, ktoré prijala Komisia na príslušné referenčné obdobie. Súlad navrhovaných cieľov výkonnosti v návrhoch plánov výkonnosti s celoúijnými cieľmi výkonnosti posudzuje Komisia na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (2) Vypuknutie pandémie COVID-19 od prvého štvrtého kalendárneho roka 2020 výrazne ovplyvnilo odvetvie leteckej dopravy a značne znížilo objemy letovej prevádzky v porovnaní s úrovňami pred pandemiou, a to v dôsledku opatrení, ktoré prijali členské štáty a tretie krajiny na zvládnutie pandémie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1).

- (3) Celoúijné ciele výkonnosti na úrovni Únie na tretie referenčné obdobie (ďalej len „RP3“) boli pôvodne stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 (3). Keďže celoúijné ciele výkonnosti a návrhy plánov výkonnosti na RP3, ktoré následne prijali členské štáty, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19, nemohli zohľadniť výsledné výrazne zmenené okolnosti v leteckej doprave.
- (4) V reakcii na vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie leteckých navigačných služieb boli vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1627 (4) stanovené na RP3 mimoriadne opatrenia, ktoré sa odchyľujú od ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Podľa článku 2 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627 Komisia 2. júna 2021 prijala vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 (5), ktorým sa stanovujú revidované celoúijné ciele výkonnosti na tretie referenčné obdobie v kľúčových oblastiach výkonnosti, t. j. v oblasti bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti.
- (5) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti obsahujúce revidované ciele výkonnosti na miestnej úrovni na RP3, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2021. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti požiadala Komisia členské štáty, aby do 17. novembra 2021 predložili ich aktualizovanú verziu. Posúdenie Komisie, uvedené v tomto rozhodnutí, je založené na aktualizovaných návrhoch plánov výkonnosti predložených členskými štátmi.
- (6) Orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti na RP3.

Kritériá posudzovania

- (7) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 posúdila Komisia súlad cieľov na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“) na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Posúdenie jednotlivých kľúčových oblastí výkonnosti a s nimi súvisiacich cieľov výkonnosti Komisia doplnila o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu v navrhovaných plánoch výkonnosti.
- (8) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť posúdila Komisia na základe kritéria stanoveného v bode 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 súlad cieľov členských štátov v oblasti účinnosti riadenia bezpečnosti poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Komisia zistila, že ciele výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti bezpečnosti navrhované všetkými členskými štátmi sú v súlade so zodpovedajúcimi celoúijnými cieľmi výkonnosti, a preto žiadne súvisiace zistenia nie sú uvedené v tomto rozhodnutí.
- (9) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov členských štátov v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto boli navrhované ciele z návrhu plánu výkonnosti porovnané s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie cieľov v oblasti životného prostredia vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(3) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celoúijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024 (Ú. v. EÚ L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1627 z 3. novembra 2020 o mimoriadnych opatreniach na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba v dôsledku pandémie COVID-19 (Ú. v. EÚ L 366, 4.11.2020, s. 7).

(5) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/891 z 2. júna 2021, ktorým sa stanovujú revidované celoúijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) a ktorým sa ruší vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903 (Ú. v. EÚ L 195, 3.6.2021, s. 3).

- (10) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúijný cieľ výkonnosti na RP3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, ktorý bol pôvodne stanovený vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903, nebol revidovaný vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 vzhľadom na to, že lehota na uplatňovanie tohto cieľa už uplynula a jeho plnenie sa tak stalo konečným bez možnosti retroaktívnej úpravy. Preto nebolo vhodné, aby členské štáty v návrhoch plánov výkonnosti predkladaných do 1. októbra 2021 revidovali svoje ciele výkonnosti na miestnej úrovni na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie. Vzhľadom na tieto aspekty sa súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti životného prostredia so zodpovedajúcimi celoúijnými cieľmi výkonnosti posudzoval pre kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024. Na tomto základe Komisia zistila, že ciele výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti životného prostredia navrhované všetkými členskými štátmi sú v súlade so zodpovedajúcimi celoúijnými cieľmi výkonnosti, a preto žiadne súvisiace zistenia nie sú uvedené v tomto rozhodnutí.
- (11) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov členských štátov v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto boli navrhované ciele z návrhu plánu výkonnosti porovnané s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete. Toto posúdenie sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti a bolo doplnené o preskúmanie plánovaných opatrení na dosiahnutie traťových cieľov v oblasti kapacity, v rámci ktorého sa skúmali najmä plánované zásadné investície a systém alebo systémy stimulov vzhľadom na prvky stanovené v bode 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (12) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúijný cieľ výkonnosti na RP3 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, ktorý bol pôvodne stanovený vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903, nebol revidovaný vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2021/891 vzhľadom na to, že lehota na uplatnenie tohto cieľa už uplynula a jeho plnenie sa tak stalo konečným bez možnosti retroaktívnej úpravy. Preto nebolo vhodné, aby členské štáty v návrhoch plánov výkonnosti predkladaných do 1. októbra 2021 revidovali svoje ciele výkonnosti na miestnej úrovni na kalendárny rok 2020 v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Vzhľadom na tieto aspekty sa súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti kapacity so zodpovedajúcimi celoúijnými cieľmi výkonnosti posudzoval pre kalendárne roky 2021, 2022, 2023 a 2024.
- (13) Okrem toho Komisia v súvislosti s posudzovaním navrhovaných traťových cieľov v oblasti kapacity letísk patriacich do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktoré vykonala v súlade s článkom 1 ods. 3 a ods. 4 uvedeného nariadenia, doplnila svoje posúdenie o preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb v súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Príslušné zistenia týkajúce sa navrhovaných cieľov vzbudzujúcich obavy sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.
- (14) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov členských štátov v oblasti stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú z porovnania vývoja stanovených jednotkových nákladov počas RP3, dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov počas druhého referenčného obdobia (ďalej len „RP2“) a RP3 (2015 – 2024) a východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.
- (15) Ak sa zistilo, že traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti nie sú v súlade s kritériami stanovenými v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia na základe odôvodnení a dôkazov z príslušných plánov výkonnosti podrobnejšie skúmala, či sa odchýlka môže na základe bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 považovať za nevyhnutnú a primeranú, za predpokladu, že odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo od dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo reštrukturalizačnými opatreniami v zmysle článku 2 ods. 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

- (16) Posudzovanie traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti sa uskutočnilo s prihliadnutím na miestne okolnosti. Bolo doplnené o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, konkrétne o kľúčové faktory a parametre tvoriace základ týchto cieľov, ktoré sú uvedené v bode 2.1 písm. d) uvedenej prílohy.
- (17) Okrem toho Komisia pri posudzovaní navrhovaných traťových cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti letísk patriacich do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktoré vykonala v súlade s článkom 1 ods. 3 a ods. 4 uvedeného nariadenia, doplnila preskúmanie o posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb v súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Príslušné zistenia týkajúce sa navrhovaných cieľov vzbudzujúcich obavy sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.
- (18) V súlade s bodom 2 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia pri posudzovaní navrhovaných cieľov v oblasti kapacity doplnila svoje preskúmanie o posúdenie návrhov systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. V tejto súvislosti Komisia preskúmala, či návrhy systémov stimulov spĺňajú hmotnoprávne požiadavky stanovené v článku 11 ods. 1 a 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Príslušné zistenia týkajúce sa návrhov systémov stimulov vzbudzujúcich obavy sa uvádzajú v tomto rozhodnutí.

Osobitné aspekty týkajúce sa vývoja objemu dopravy

- (19) V základnej prognóze objemu dopravy útvaru STATFOR z októbra 2021 sa predpokladá, že letecká doprava na úrovni celej Únie dosiahne v priebehu roka 2023 úroveň pred pandémie a v roku 2024 túto úroveň prekročí. Miera neistoty týkajúca sa vývoja objemu dopravy je naďalej mimoriadne vysoká vzhľadom na riziká súvisiace s vývojom epidemiologickej situácie týkajúcej sa ochorenia COVID-19. Komisia poznamenáva, že obnova objemu dopravy bude zrejme v jednotlivých členských štátoch nerovnomerná.
- (20) Preto sa očakáva, že nárast objemu dopravy predpovedaný na RP3 bude v niektorých členských štátoch výrazne nižší než priemerný nárast objemu dopravy na úrovni celej Únie a predpokladá sa, že objemy dopravy počas RP3 zostanú vo viacerých z týchto členských štátov pod úrovňami pred pandémie. Komisia takisto uznáva, že v dôsledku toho je dosiahnutie celouijných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre dané štáty náročnejšie, a túto skutočnosť zohľadnila pri preskúmaní miestnych okolností relevantných pre posúdenie každého návrhu plánu výkonnosti.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA BLOKU FABEC

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť – Belgicko a Luxembursko

- (21) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Belgickom a Luxemburskom na RP3:

Belgická a luxemburská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj belgických a luxemburských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +5,7 % ročne počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.

- (23) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj belgických a luxemburských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spolplatňovania +4,0 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju -1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (24) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že belgická a luxemburská východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 83,28 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017 (ďalej len „EUR2017“), je o 13,2 % vyššia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 73,56 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že rozdiel sa počas RP3 ešte zväčší, keďže traťové stanovené jednotkové náklady Belgicka a Luxemburska na rok 2024 sú o 49,9 % vyššie ako priemer porovnávacej skupiny.
- (25) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (26) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie počas RP3, približne 41 miliónov EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odhadovaná odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie dosahuje približne 92,6 milióna EUR v EUR2017.
- (27) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Belgicko a Luxembursko v návrhu plánu výkonnosti uviedli dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RP3 poskytovateľom traťových leteckých navigačných služieb Skeyes a MUAC v súvislosti s opatreniami na zvyšovanie kapacity.
- (28) Na jednej strane sa v návrhu plánu výkonnosti zdôrazňuje, že zložitost' vzdušného priestoru Belgicka a Luxemburska predstavuje faktor, ktorý zvyšuje relatívnu pracovnú záťaž riadiacich letovej prevádzky a tým negatívne ovplyvňuje produktivitu práce riadiacich letovej prevádzky a traťovú nákladovú základňu. Vysvetľuje sa to tým, že Belgicko a Luxembursko predstavujú jednu z hlavných hybných síl odchýlky od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie.
- (29) Na druhej strane Belgicko a Luxembursko tvrdia, že obaja poskytovatelia traťových leteckých navigačných služieb, konkrétne Skeyes a MUAC, čelia osobitným výzvam týkajúcim sa zabezpečovania primeranej kapacity na zvládanie dopytu po letovej prevádzke počas RP3 a neskôr.
- (30) Pokiaľ ide o spoločnosť Skeyes, v návrhu plánu výkonnosti sa v prvom rade uvádza, že počas RP3 a štvrtého referenčného obdobia (ďalej len „RP4“) sa očakáva odchod do dôchodku veľkého počtu riadiacich letovej prevádzky, a to na základe súčasnej vekovej štruktúry pracovnej sily v tejto oblasti.
- (31) Uvádza sa, že v belgických právnych predpisoch sa nariaďuje, že riadiaci letovej prevádzky musia zo svojej funkcie odísť päť rokov pred termínom svojho odchodu do dôchodku. Počas týchto piatich rokov majú možnosť ísť do predčasného dôchodku (čo sa označuje ako systém „DISPO“) a poberať finančnú podporu vo výške 75 % až 85 % svojho posledného platu. Podľa informácií poskytnutých v návrhu plánu výkonnosti sa v súčasnosti riadiaci letovej prevádzky zaraďujú do systému DISPO vo veku 56 rokov a táto veková hranica sa má zvýšiť na 57 rokov. Od roku 2025 dosiahne 30 % riadiacich letovej prevádzky v aktívnej službe spoločnosti Skeyes vek predčasného dôchodku počas RP3, zatiaľ čo ďalších 20 % riadiacich letovej prevádzky v aktívnej službe by malo nastúpiť do predčasného dôchodku počas RP4.
- (32) Spoločnosť Skeyes plánuje prijať nových riadiacich letovej prevádzky a poskytnúť im odbornú prípravu s cieľom nahradiť plánované odchody do dôchodku a zabezpečiť tak kapacitu primeranú predpokladanému dopytu po doprave. Podľa návrhu plánu výkonnosti vzniknú spoločnosti Skeyes v tejto súvislosti dodatočné náklady, ktoré budú pridelené traťovej nákladovej základni počas celého referenčného obdobia, vrátane nákladov súvisiacich so systémom predčasného dôchodku DISPO.

- (33) Okrem toho sa v návrhu plánu výkonnosti zdôrazňuje, že spoločnosť Skeyes má v úmysle nahradiť svoj systém manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) jednotným, integrovaným a harmonizovaným systémom riadenia vzdušného priestoru so spoločnosťou MUAC a belgickými ozbrojenými silami, ktorý sa považuje za nevyhnutný na podporu integrácie civilných a vojenských služieb ATM a na zvýšenie kapacity a prevádzkovej efektívnosti.
- (34) Pokiaľ ide o spoločnosť MUAC, Belgicko a Luxembursko sa odvolávajú na kolektívnu zmluvu uzatretú v roku 2019, ktorej podstatným cieľom je zvýšiť dostupnosť riadiacich letovej prevádzky, aby sa zmenšil rozdiel medzi dostupnosťou personálu a dopytom po doprave. Ustanovenia o flexibilitě, ktoré boli zavedené do zmluvy, sprievádza zvýšenie platových taríf o takmer 11 %, čo ovplyvňuje nákladovú základňu na celé referenčné obdobie.
- (35) O spoločnosti MUAC sa uvádza, že jej počas RP3 vznikajú dodatočné náklady v súvislosti s konkrétnymi zlepšeniami jej postupu poprevádzkovej analýzy, ktorých cieľom je ďalej optimalizovať plánovanie dennej prevádzky.
- (36) Komisia zistila, že odchýlky uvedené v odôvodnení 26 sa nemôžu výlučne pripisovať dodatočným nákladom na opatrenia súvisiace s kapacitou vrátane nákladov na prijímanie a odbornú prípravu nových riadiacich letovej prevádzky a nákladov na zásadné investície do kapacity. Komisia následne dospela k záveru, že zaznamenané odchýlky nákladov od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie, pokiaľ ide o Belgicko a Luxembursko, sú príliš výrazné na to, aby bolo možné pripísať ich výlučne oznámeným opatreniam na dosiahnutie cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (37) Belgicko a Luxembursko preto nespĺnili kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (38) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Belgicko a Luxembursko vo svojom návrhu plánu výkonnosti nepredstavili žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Belgicko a Luxembursko preto nespĺnili kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (39) V súvislosti s prvkami na preskúmanie stanovenými v bode 2.1 písm. d) podbode vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o Belgicko, bola vypracovaná revidovaná metodika rozdeľovania nákladov na účely rozdelenia stanovených nákladov medzi traťové a terminálne služby počas RP3. Navrhované zmeny sa týkajú rozdelenia nákladov na približovacie služby riadenia, ktoré vzniknú spoločnosti Skeyes, a nákladov v súvislosti s národnými dozornými orgánmi. Komisia poznamenáva, že navrhované zmeny budú viesť predovšetkým k tomu, že náklady na približovacie služby riadenia sa v celej výške pridelia na traťovú zónu spoplatňovania.
- (40) Komisia má pochybnosti o súlade zmeny metodiky rozdeľovania nákladov uvedenej v odôvodnení 93 s požiadavkami stanovenými v článku 15 ods. 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 550/2004 a článku 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Komisia súvisiace prvky podrobnejšie preskúma vo fáze posudzovania revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pre príslušného poskytovateľa leteckých navigačných služieb.
- (41) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21 až 40 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pre belgickú a luxemburskú traťovú zónu spoplatňovania posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celouinými výkonnosťnými cieľmi.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb – Belgicko

- (42) Komisia vyjadřila obavy v súvislosti s navrhovanými terminálnymi výkonnosťnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti Belgicka, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

- (43) Po prvé pri porovnávaní vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov na RP3 s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov Komisia zistila, že vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade belgickej terminálnej zóny spoplatňovania +6,3 % je počas RP3 vyšší ako vývoj belgických traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +5,7 %.
- (44) Po druhé Komisia konštatuje, že navrhované ciele pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade belgickej terminálnej zóny spoplatňovania +6,3 % počas RP3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov +0,5 % zistený počas RP2.
- (45) Po tretie pri porovnávaní navrhovaných národných cieľov pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov s výkonnosťou podobných letísk počas RP3 Komisia zistila, že stanovené jednotkové náklady letiska v Bruseli sa odhadujú na úrovni podstatne vyššej, ako je medián stanovených jednotkových nákladov príslušnej porovnávacjej skupiny.
- (46) Komisia sa preto domnieva, že Belgicko by malo podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti z hľadiska uvedených zistení, alebo revidovať navrhované ciele pre terminálne stanovené jednotkové náklady na RP3 smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov uvedených v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou – blok FABEC

- (47) Pokiaľ ide o prvky na preskúmanie stanovené v bode 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že návrh systému stimulov pre traťovú kapacitu uvedený v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC obsahuje maximálne finančné zvýhodnenie, ktoré sa rovná maximálnemu finančnému znevýhodneniu, a to v oboch prípadoch vo výške 0,5 % stanovených nákladov.
- (48) Na základe odborného stanoviska orgánu na preskúmanie výkonnosti má Komisia veľké pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,5 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (49) V prípade systémov stimulov pre terminálnu kapacitu navrhovaných pre terminálne zóny spoplatňovania Belgicka, Francúzska a Holandska má Komisia pochybnosti o tom, či budú mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenia dosahujúce v prípade všetkých týchto systémov stimulov výšku 0,5 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (50) V prípade systému stimulov pre terminálnu kapacitu navrhovaného pre terminálnu zónu spoplatňovania Luxemburska má Komisia pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie dosahujúce výšku 0,25 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (51) Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Luxembursko a Holandsko by mali preto v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidovať svoje návrhy systémov stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by podľa stanoviska Komisie malo viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu o najmenej 1 % stanovených nákladov.
- (52) Okrem toho by Belgicko, Francúzsko, Luxembursko a Holandsko mali v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC revidovať svoje návrhy systémov stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by podľa stanoviska Komisie malo viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu o najmenej 1 % stanovených nákladov.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA GRÉCKA

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (53) Toto sú navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré vypracovalo Grécko, vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty na RP3 stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021:

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Grécka v oblasti trafovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenčné hodnoty pre Grécko, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity navrhované Gréckom na kalendárne roky 2021 až 2024 sú vyššie ako zodpovedajúce národné referenčné hodnoty stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021. V tejto súvislosti sa najväčšia odchýlka navrhovaných cieľov v oblasti kapacity od zodpovedajúcich národných referenčných hodnôt zistila v kalendárnom roku 2021.
- (55) Komisia poznamenáva, že opatrenia zvyšovania kapacity z návrhu plánu výkonnosti obsahujú iba časť opatrení, ktoré boli stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021. Tieto opatrenia zahŕňajú zásadné investície do modernizácie infraštruktúry ATM, prijatie celkového počtu 70 zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času ako riadiacich letovej prevádzky oblastných stredísk riadenia počas kalendárneho roku 2022, ako aj opatrenia na reštrukturalizáciu vzdušného priestoru.
- (56) Komisia však konštatuje, že viaceré príslušné opatrenia zvyšovania kapacity uvedené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021 nie sú obsiahnuté v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Grécko, čo môže spôsobiť nedostatočnú kapacitu počas kalendárnych rokov 2023 a 2024. Na základe informácií predložených Gréckom nie je jasné, ako sa bude od kalendárneho roku 2022 zabezpečovať významný nárast počtu riadiacich letovej prevádzky, ako aj ich následná odborná príprava na pracovisku, aby sa uspokojil rastúci dopyt po kapacite.
- (57) Vzhľadom na to, že navrhované ciele Grécka v oblasti kapacity sú vyššie než zodpovedajúce národné referenčné hodnoty počas rokov 2021 – 2024, s ohľadom na bod 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa zdá, že navrhované opatrenia budú nedostatočné na splnenie očakávaného dopytu po doprave, a to najmä z hľadiska očakávaného rastu objemu dopravy koncom RP3, ako súčasť obnovy objemu letovej prevádzky po skončení vplyvu pandémie COVID-19.
- (58) Grécko vo svojom návrhu plánu výkonnosti uvádza, že ciele na kalendárne roky 2021 – 2024 nemohli byť stanovené v súlade s referenčnými hodnotami uvedenými v pláne prevádzky siete zo septembra 2021, a to vzhľadom na optimistickejšiu obnovu objemu letovej prevádzky zahrnutú do prognózy objemu dopravy útvaru STATFOR z októbra 2021. Grécko ďalej uvádza, že navrhované ciele odrážajú túto zmenu predpokladov objemu dopravy, a preto sa odchyľujú od referenčných hodnôt.
- (59) Vzhľadom na kritériá posudzovania stanovené v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa však Komisia domnieva, že navrhované výrazné odchýlky cieľov v oblasti trafovej kapacity od zodpovedajúcich referenčných hodnôt nemožno odôvodňovať informáciami a dôkazmi, ktoré predložilo Grécko vo svojom návrhu plánu výkonnosti, ani príslušnými miestnymi okolnosťami.
- (60) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 53 až 59 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Grécka posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

- (61) Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s navrhovanými cieľmi výkonnosti v oblasti terminálnej kapacity Grécka, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (62) Komisia konkrétne zistila, že pri porovnávaní navrhovaných národných cieľov pre priemerné meškanie ATFM pri prilete na úrovni letiska s výkonnosťou podobných letísk sa očakáva, že letisko v Aténach bude mať vyššie meškania ATFM, než aké sa predpokladajú na podobných letiskách.
- (63) Komisia sa preto domnieva, že Grécko by malo podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti kapacity z hľadiska uvedených zistení, alebo revidovať navrhované ciele v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb smerom nadol.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (64) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Gréckom:

Traťová zóna spoplatňovania Grécko	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj gréckych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +9,1 % počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (66) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj gréckych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +0,5 % počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju –1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (67) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že grécka východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 23,20 EUR v EUR2017 je o 18,9 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 28,59 EUR v EUR2017. Komisia však poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Grécka sú plánované tak, že prekročujú počas RP3 priemernú úroveň porovnávacej skupiny so zisteným rozdielom +8,7 % za kalendárny rok 2024.
- (68) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (69) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v gréckom návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie počas RP3, približne 54 miliónov EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni Únie dosahuje približne 31 miliónov EUR v EUR2017.

- (70) Grécko v návrhu plánu výkonnosti uvádza, že počas RP3 sa predpokladá výrazný nárast počtu riadiacich letovej prevádzky v aktívnej službe v aténskom oblastnom stredisku riadenia, keď výsledný celkový počet zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času by mal byť v roku 2024 vyšší o 71 v porovnaní s rokom 2019. Do konca referenčného obdobia je plánovaná aj realizácia viacerých veľkých investícií týkajúcich sa systémov ATM a sledovacích systémov so značným vplyvom na náklady od roku 2022. Grécko v návrhu plánu výkonnosti uvádza, že súvisiace náklady na odpisy sú zložené zo súm, ktoré boli preplatené v RP2 v súvislosti s meškajúcimi investíciami do fixného kapitálu.
- (71) Komisia poznamenáva, že v odporúčaní orgánu na preskúmanie výkonnosti sa poukazuje na nejednoznačnosť a nesúlad celkového súboru opatrení predložených Gréckom v súvislosti s plnením cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity, čo viedlo orgán na preskúmanie výkonnosti k otázke, či budú tieto opatrenia účinne uplatňované, a teda či budú mať očakávaný vplyv. Je potrebné poznamenať, že Grécko nemá vo svojom návrhu plánu výkonnosti ani podrobné, ani kvantifikované dodatočné náklady súvisiace s odbornou prípravou a prijímaním nových riadiacich letovej prevádzky. Keďže nie sú k dispozícii žiadne opodstatnené informácie týkajúce sa týchto nákladov, Komisia odhaduje, že obe odchýlky uvedené v odôvodnení 69 sú príliš výrazné na to, aby sa dalo odôvodniť ich pripísanie výlučne opatreniam na dosiahnutie cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (72) Okrem toho je potrebné poznamenať, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré stanovilo Grécko, sa z dôvodov uvedených v odôvodneniach 53 až 59 tohto rozhodnutia považujú za ciele, ktoré nie sú v súlade so zodpovedajúcimi celoúijnými cieľmi. Vzhľadom na to, že žiadne ciele v oblasti kapacity neboli posúdené ako ciele v súlade s kritériami, sa Komisia domnieva, že v tejto fáze nie je možné uzavrieť posúdenie kritéria uvedeného v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o Grécko, keďže plánované opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity sa možno budú musieť zmeniť v rámci potrebnej revízie cieľov v oblasti kapacity.
- (73) Grécko preto nespĺnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (74) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Grécko vo svojom návrhu plánu výkonnosti nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Grécko preto nespĺnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (75) Okrem toho z preskúmania kľúčových faktorov a parametrov uvedených v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré tvoria základ navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, vyplývajú tieto zistenia týkajúce sa navrhovanej nákladovej základne Grécka na RP3.
- (76) Komisia poznamenáva, že stanovené náklady na pátracie a záchranné akcie boli prvýkrát uvedené v traťovej nákladovej základni Grécka v RP3. Tieto náklady viedli k značnému zvýšeniu traťových stanovených nákladov, a to na hodnotu približne 9 % traťovej nákladovej základne na rok 2020 a približne 5 % celkovej traťovej nákladovej základne na rok 2024. Grécko by malo vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti uviesť podrobnejšie odôvodnenia týkajúce sa vhodnosti a primeranosti súvisiacich stanovených nákladov a ich rozdeľovania medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, ako aj medzi letecké navigačné služby a ďalšie relevantné odvetvia.
- (77) Komisia okrem toho berie na vedomie vytvorenie nového národného dozorného orgánu, organizačne oddeleného od poskytovateľa leteckých navigačných služieb, čo je spojené so zvýšením nákladov na dohľad. Vzhľadom na mieru súvisiacich dodatočných nákladov by Grécko malo vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti podrobnejšie vysvetliť základné nákladové faktory a predpoklady.
- (78) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 64 až 77 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Grécka posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúijnými výkonnostnými cieľmi.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

- (79) Komisia vyjadřila obavy v súvislosti s navrhovanými terminálnymi výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti Grécka, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (80) Komisia konštatuje, že navrhované ciele pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade gréckej terminálnej zóny spolplatňovania +6,8 % počas RP3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov -3,9 % zistený počas RP2.
- (81) Komisia sa preto domnieva, že Grécko by malo podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti z hľadiska uvedených zistení alebo revidovať navrhované ciele pre terminálne stanovené jednotkové náklady na RP3 smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov z článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou

- (82) Pokiaľ ide o prvky na preskúmanie stanovené v bode 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že systémy stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu uvedené v gréckom návrhu plánu výkonnosti obsahujú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených traťových nákladov a vo výške 0,60 % stanovených terminálnych nákladov a maximálne finančné zvýhodnenie vo výške 0,10 % stanovených traťových nákladov a vo výške 0,30 % stanovených terminálnych nákladov.
- (83) V prípade týchto systémov stimulov má Komisia vzhľadom na odborné stanovisko orgánu na preskúmanie výkonnosti veľké pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených traťových nákladov a vo výške 0,60 % stanovených terminálnych nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (84) Grécko by preto malo revidovať svoj návrh systémov stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej a terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by podľa stanoviska Komisie malo viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu o najmenej 1 % stanovených nákladov.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA CYPRU

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu

- (85) Toto sú navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré vypracoval Cyprus, vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty na RP3 stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021:

	2021	2022	2023	2024
Navrhované ciele Cypru v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenčné hodnoty pre Cyprus, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity navrhované Cyprom na kalendárne roky 2021 až 2024 sú vyššie ako zodpovedajúce národné referenčné hodnoty stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021. V tejto súvislosti sa najväčšie odchýlky navrhovaných cieľov v oblasti kapacity od zodpovedajúcich národných referenčných hodnôt zistili na rok 2024, a potom nasledujú ciele na roky 2023, respektíve 2022.

- (87) Komisia poznamenáva, že k opatreniam zvyšovania kapacity, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti, patria niektoré z opatrení, ktoré boli stanovené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021. Tieto opatrenia zahŕňajú zvyšovanie počtu zamestnancov poskytovateľa letových prevádzkových služieb (ďalej len „poskytovateľ ATS“), zásadné investície do modernizácie infraštruktúry ATM, ako aj opatrenia na reštrukturalizáciu vzdušného priestoru. Okrem toho, pokiaľ ide o zamestnancov, v oblastnom stredisku riadenia v Nikózii sa počas RP3 plánuje zvýšenie počtu riadiacich letovej prevádzky o 22 zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času v aktívnej službe.
- (88) Komisia však konštatuje, že viaceré príslušné opatrenia zvyšovania kapacity uvedené v pláne prevádzky siete zo septembra 2021 nie sú obsiahnuté v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložil Cyprus, konkrétne zlepšenie toku letovej prevádzky a techník riadenia kapacity, presun do nového oblastného strediska riadenia a projekt prevádzkovej excelentnosti.
- (89) Vzhľadom na to, že navrhované cyperské ciele v oblasti kapacity sú vyššie ako zodpovedajúce národné referenčné hodnoty počas posledných troch kalendárnych rokov RP3, je možné, že navrhované opatrenia podľa bodu 2.1 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu 2019/317 nebudú dostatočné na splnenie očakávaného dopytu po doprave, a to najmä z hľadiska očakávaného rastu objemu dopravy počas RP3.
- (90) Cyprus vo svojom návrhu plánu výkonnosti uvádza, že ambicioznejšie ciele sa nemohli stanoviť v dôsledku opatrení na znižovanie nákladov pre dosiahnutie cieľov nákladovej efektívnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti, ako aj meniacej sa geopolitickej situácie, ktorá výrazne ovplyvňuje poskytovanie leteckých navigačných služieb.
- (91) Vzhľadom na kritériá posudzovania stanovené v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa však Komisia domnieva, že navrhované výrazné odchýlky cieľov v oblasti traťovej kapacity od zodpovedajúcich referenčných hodnôt nie je možné odôvodňovať informáciami a dôkazmi, ktoré predložil Cyprus vo svojom návrhu plánu výkonnosti, ani príslušnými miestnymi okolnosťami.
- (92) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 85 až 91 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Cypru posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s celoúniijnými výkonnosťnými cieľmi.

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (93) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Cyprom:

Traťová zóna spoplatňovania Cyprus	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj cyperských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +4,9 % počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (95) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj cyperských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania –0,2 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju –1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (96) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že cyperská východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 26,61 EUR v EUR2017 je o 4,7 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 27,91 EUR v EUR2017. Komisia však poznamenáva, že cyperské traťové stanovené jednotkové náklady sú 6,0 % nad priemernou úrovňou porovnávacej skupiny, pokiaľ ide o rok 2024.

- (97) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a) a b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (98) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi traťovými stanovenými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti Cypru, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie počas RP3, približne 10 miliónov EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odhadovaná odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie dosahuje približne 6 miliónov EUR v EUR2017.
- (99) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Cyprus vo svojom návrhu plánu výkonnosti uviedol, že odchýlky nákladov od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie a od dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie je možné pripísať opatreniam potrebným na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity, akými sú zvýšenie počtu zamestnancov a modernizácia existujúceho systému ATM, ktorých cieľom je umožniť fungovanie ďalších oblastí riadenia letovej prevádzky (ďalej len „ATC“). V návrhu plánu výkonnosti je uvedené, že počas RP3 sa očakáva zapojenie ďalších riadiacich letovej prevádzky, pričom sa počíta s tým, že ich celkový počet v roku 2024 dosiahne 100 zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času, oproti počtu 73 zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času v roku 2019. Komisia však poznamenáva, že Cyprus vo svojom návrhu plánu výkonnosti nekvantifikoval očakávaný vplyv na náklady v súvislosti s uvedenými opatreniami spojenými s plnením cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (100) Je potrebné poznamenať, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré stanovil Cyprus, sa z dôvodov uvedených v odôvodneniach 85 až 91 považujú za ciele, ktoré nie sú v súlade so zodpovedajúcimi celouijnými cieľmi. Vzhľadom na to, že žiadne ciele v oblasti kapacity neboli posúdené ako ciele v súlade s kritériami, sa Komisia domnieva, že v tejto fáze nie je možné uzavrieť posúdenie kritéria uvedeného v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o Cyprus, keďže plánované opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity sa môžu zmeniť v rámci potrebnej revízie cieľov v oblasti kapacity.
- (101) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, je potrebné poznamenať, že Cyprus vo svojich návrhoch plánov výkonnosti uvádza plánované reštrukturalizačné opatrenie zahŕňajúce založenie nového korporátneho subjektu na poskytovanie leteckých navigačných služieb na Cypre. Cyprus zdôrazňuje, že v súvislosti s týmto opatrením predpokladá náklady na reštrukturalizáciu, ale upozorňuje aj na to, že v čase vypracovania návrhu plánu výkonnosti nebolo možné vypracovať odhad týchto nákladov. Preto návrh plánu výkonnosti neobsahuje žiadne odôvodnenie ani podrobnosti, na základe ktorých by mohla Komisia posúdiť uplatniteľnosť kritéria uvedeného v bode 1.4 písm. d) podbode ii) na oznámené opatrenie. Cyprus teda nesplnil kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (102) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 93 až 101 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Cypru posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celouijnými výkonnosťnými cieľmi.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA LOTYŠSKA

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (103) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Lotyšskom na RP3:

Lotyšská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj lotyšských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +3,3 % ročne počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (105) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj lotyšských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania -0,4 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju -1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (106) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že lotyšská východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 23,61 EUR v EUR2017 je o 17,2 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 28,51 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Lotyšska na rok 2024 budú naďalej o 15 % nižšie ako priemerná hodnota príslušnej porovnávacej skupiny.
- (107) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a) a b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (108) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie počas RP3, približne 2 milióny EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odhadovaná odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie dosahuje približne 2 milióny EUR v EUR2017.
- (109) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Lotyšsko v návrhu plánu výkonnosti uviedlo určité opatrenia, ktoré prijal poskytovateľ leteckých navigačných služieb (LGS) na účely plnenia cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (110) Komisia konštatuje, že po vykonaní opatrení na znižovanie nákladov v rokoch 2020 a 2021 má spoločnosť LGS v úmysle počas zostávajúcich rokov RP3 zvýšiť počet svojich zamestnancov a náklady na odpisy s cieľom zvládnuť obnovu objemu dopravy očakávanú v rokoch 2022 až 2024 a zmierniť nárast pracovnej záťaže v dôsledku presmerovania trasy okolo vzdušného priestoru Bieloruska.
- (111) Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa počtu zamestnancov, Komisia konštatuje, že spoločnosť LGS plánuje zvýšenie počtu riadiacich letovej prevádzky v aktívnej službe na trati počas RP3 o deväť zamestnancov s ekvivalentom plného pracovného času v rokoch 2020 a 2021 a jedného zamestnanca v rokoch 2022 – 2024. Je známe, že poskytovateľ leteckých navigačných služieb zaviedol program odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky pred pandémiou s cieľom zvládnuť predpokladaný nárast objemu dopravy a predísť budúcim meškaniam ATFM na trati, ako boli meškania zaznamenané počas RP2.
- (112) Pokiaľ ide o politiku odmeňovania, Komisia konštatuje, že spoločnosť LGS plánuje od roku 2022 obnoviť niektoré povinnosti voči zamestnancom vrátane dohodnutého zvýšenia plátov o 8 % v hrubom, čo bolo počas krízy dočasne zastavené. Lotyšsko okrem toho predpokladá ďalšie zvyšovanie plátov v dôsledku všeobecného rastu vnútroštátnej priemernej mzdy.
- (113) Čo sa týka plánovaných investícií do fixného kapitálu, Komisia konštatuje, že spoločnosť LGS plánuje v RP3 obnoviť rôzne investičné projekty ako prejav finančnej výkonnosti spoločnosti LGS a snahy o skutočnú obnovu objemu dopravy. Komisia konštatuje, že v roku 2023 sa očakáva výrazný nárast nákladov na odpisy v súvislosti so štyrmi „novými veľkými investíciami“ a „ďalšími novými investíciami“, ktoré oznámila spoločnosť LGS. Príspevok týchto investícií k budúcemu zabezpečeniu kapacity však nie je v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska nijak podložený.
- (114) Komisia pripúšťa, že zamestnávanie ďalších riadiacich letovej prevádzky a obnovenie investícií do fixného kapitálu, ktoré zvyšujú kapacitu, by mohli byť opodstatnenými dôvodmi na odchýlenie sa od vývoja stanovených jednotkových nákladov (ďalej len „DUC“) na úrovni celej Únie, s cieľom zabezpečiť potrebnú dlhodobú kapacitu. Komisia však na základe informácií uvedených v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska nemohla potvrdiť, že uvedené zvýšenie plátov zamestnancov by bolo nevyhnutným a primeraným opatrením na dosiahnutie cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti kapacity a že by sa mohlo uplatniť na odôvodnenie odchýlenia sa od vývoja DUC na úrovni celej Únie.

- (115) Okrem toho Komisia na základe posúdenia, ktoré vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, zistila, že kapitálové náklady navrhované Lotyšskom vykazujú anomáliu vo vzťahu k plánovanej rentabilite vlastného kapitálu, ktorá nebola stanovená na úrovni primeranej expozícii poskytovateľa leteckých navigačných služieb voči finančnému riziku. Počas RP3 to má za následok kapitálové náklady približne o 1,5 milióna EUR vyššie ako finančné riziko spôsobené mechanizmom zdieľania rizika objemu dopravy. Toto nadmerné zvýšenie nie je možné odôvodňovať dosahovaním cieľov v oblasti kapacity.
- (116) Komisia sa preto domnieva, že Lotyšsko nepreukázalo primerane, že odchýlky uvedené v odôvodnení 108 by sa mohli pripísať výlučne dodatočným stanoveným nákladom súvisiacim s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Lotyšsko preto nespĺnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (117) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Lotyšsko v návrhu plánu výkonnosti nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Lotyšsko preto nespĺnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (118) Okrem toho z preskúmania kľúčových faktorov a parametrov uvedených v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré tvoria základ navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, vyplývajú tieto zistenia týkajúce sa východiskových hodnôt a dôchodkových nákladov v rokoch 2014 a 2019.
- (119) Po prvé Komisia konštatuje, že Lotyšsko od roku 2020 prideluje letovej informačnej oblasti Vilnius časť svojej nákladovej základne zodpovedajúcu nákladom na ATM a na spojovacie, navigačné a sledovacie služby poskytované na trati NINTA – ADAXA. V návrhu plánu výkonnosti Lotyšska sa však uvádzajú východiskové hodnoty, ktoré sa rovnajú skutočným nákladom z rokov 2014, respektíve 2019, bez odpočítania nákladov súvisiacich s traťou NINTA – ADAXA. Na základe odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti sa Komisia domnieva, že sú potrebné úpravy nákladov a východiskových hodnôt dopravy Lotyšska z rokov 2014 a 2019, aby sa tieto hodnoty stali porovnateľnými so stanovenými nákladmi v RP3 a umožnili presné posúdenie cieľov Lotyšska v oblasti nákladovej efektívnosti v RP3.
- (120) Po druhé na základe odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti sa Komisia domnieva, že Lotyšsko by malo prehodnotiť alebo lepšie odôvodniť navrhované stanovené náklady súvisiace s dôchodkami, keďže pomerný podiel týchto nákladov sa javí ako nadmerne vysoký v porovnaní s celkovou nákladovou základňou.
- (121) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 103 až 120 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA MALTY

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (122) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Maltou na RP3:

Maltská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj maltských stanovených traťových jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +2,0 % ročne počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (124) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj maltských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +1,6 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju -1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (125) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že maltská východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 22,98 EUR v EUR2017 je o 19,7 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 28,64 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Malty na rok 2024 budú naďalej o 22,1 % nižšie ako priemerná hodnota príslušnej porovnávacej skupiny.
- (126) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a) a b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (127) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti Malty, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie počas RP3, približne 1 milión EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odhadovaná odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie dosahuje približne 5,8 milióna EUR v EUR2017.
- (128) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Malta vo svojom návrhu plánu výkonnosti predstavila určité opatrenia a investície týkajúce sa plnenia cieľov v oblasti kapacity.
- (129) Komisia predovšetkým konštatuje, že spoločnosť MATSA plánuje do roku 2024 zamestnať štyroch technických špecialistov ako personál, ktorý plní úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou ATM, a piatich riadiacich letovej prevádzky. Noví riadiaci letovej prevádzky však začnú ako pracovníci na veži a súvisiace personálne náklady by sa preto mali spočiatku pridelovať najmä terminálnym leteckým navigačným službám. Komisia takisto poznamenáva, že spoločnosť MATSA plánuje od roku 2023 zvýšiť odmeňovanie zamestnancov po dvojročnom zmrazení plátov na základe kolektívnej dohody so zamestnancami s cieľom ušetriť náklady počas pandémie.
- (130) Komisia poznamenáva, že spoločnosť MATSA plánuje zvýšiť aj ďalšie prevádzkové náklady na účely zlepšenia kompetencie zamestnancov a poskytovania odbornej prípravy s cieľom umožniť zabezpečenie budúcej kapacity. Komisia zároveň konštatuje, že spoločnosť MATSA uvádza vyššie poistné a infláciu ako ďalšie kľúčové faktory dodatočných prevádzkových nákladov.
- (131) Orgán na preskúmanie výkonnosti oznamuje, že spoločnosť MATSA plánuje počas RP3 výrazne zvýšiť svoje náklady na odpisy. Komisia však nezískala žiadny dôkaz o tom, že zvýšenie nákladov na odpisy sa dá odôvodniť opatreniami súvisiacimi s kapacitou, keďže v maltskom návrhu plánu výkonnosti nie sú uvedené žiadne podrobnosti o tom, ako nové investície plánované na RP3 prispievajú ku kapacite.
- (132) Komisia sa domnieva, že zvýšenie počtu zamestnancov poskytovateľa leteckých navigačných služieb s cieľom zvládnuť budúcu očakávanú kapacitu, by mohlo byť opodstatneným dôvodom na odchýlenie podľa bodu 1.4 písm. d) podbodu i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o Maltu. Vzhľadom na nedostatočné informácie v návrhu plánu výkonnosti však Komisia nemohla určiť, či oznámené zvyšovanie plátov zamestnancov a plánované investície do fixného kapitálu sú nevyhnutné a primerané z hľadiska dosiahnutia cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity, a či by sa teda mohli uplatniť na odôvodnenie odchýlenia sa od vývoja DUC na úrovni celej Únie.
- (133) Komisia sa preto domnieva, že Malta nepreukázala primerane, že odchýlky uvedené v odôvodneniach 128 až 132 by sa mohli pripísať výlučne dodatočným stanoveným nákladom súvisiacim s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu. Malta teda nesplnila kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

- (134) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Malta v návrhu plánu výkonnosti nepredstavila žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Malta preto nesplnila kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (135) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 122 až 134 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Malty posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

- (136) Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s navrhovanými terminálnymi výkonnosťnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti Malty, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (137) Po prvé pri porovnávaní vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov na RP3 s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov Komisia zistila, že vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade maltskej terminálnej zóny spoplatňovania +4,3 % je počas RP3 vyšší ako vývoj maltských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +2,0 %.
- (138) Po druhé Komisia konštatuje, že navrhované ciele pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade maltskej terminálnej zóny spoplatňovania +4,3 % počas RP3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov +0,6 % zistený počas RP2.
- (139) Komisia sa preto domnieva, že Malta by mala podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti z hľadiska uvedených zistení alebo revidovať navrhované ciele pre terminálne stanovené jednotkové náklady počas RP3 smerom nadol.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA RUMUNSKA

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (140) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Rumunskom na RP3:

Rumunská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj rumunských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +2,9 % ročne počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (142) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj rumunských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +0,6 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju –1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (143) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že rumunská východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 34,03 EUR v EUR2017 je o 14,6 % nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 39,84 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že stanovené traťové jednotkové náklady Rumunska na rok 2024 budú naďalej o 9,0 % nižšie ako priemerná hodnota príslušnej porovnávacej skupiny.

- (144) Okrem toho je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a) a b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (145) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené v návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie počas RP3, približne 15 miliónov EUR v EUR2017, pričom zodpovedajúca odhadovaná odchýlka od dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie dosahuje približne 32 miliónov EUR v EUR2017.
- (146) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Rumunsko v návrhu plánu výkonnosti uvádza, že počas RP3 vynaloží poskytovateľ traťových leteckých navigačných služieb, konkrétne spoločnosť ROMATSA, dodatočné stanovené náklady s cieľom uplatňovať opatrenia na dosiahnutie cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity. Opatrenia uplatňované Rumunskom súvisia prevažne s nákladmi na zamestnancov a odbornú prípravu a s následnými nákladmi na investície.
- (147) Komisia konštatuje, že spoločnosť ROMATSA plánuje vynaložiť dodatočné náklady na zamestnancov a ďalšie prevádzkové náklady s cieľom prijať nových riadiacich letovej prevádzky na trati a poskytnúť im odbornú prípravu. Rumunsko odôvodňuje navrhovaný plán prijímania zamestnancov a ich odbornej prípravy plnením cieľa nahradiť veľkú vlnu plánovaných odchodov do dôchodku, ktorej vrchol sa očakáva počas RP4. Rumunsko konštatuje, že plán sa začne plniť už počas RP3 vzhľadom na to, že odborná príprava riadiaceho letovej prevádzky s plnou licenciou trvá tri až päť rokov. Orgán na preskúmanie výkonnosti však zistil, že úroveň nákladov spojených s plánom prijímania zamestnancov by mala byť viac opodstatnená a odôvodnená vzhľadom na ich vysokú úroveň. Na základe odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti sa Komisia domnieva, že spoločnosť ROMATSA by mala predovšetkým poskytnúť podrobnejšie vysvetlenie, ako sa vypočítali náklady na zamestnancov a odbornú prípravu pre každý ekvivalent plného pracovného času.
- (148) Pokiaľ ide o náklady na investície, Komisia konštatuje, že v rumunskom návrhu plánu výkonnosti sa uvádza potreba vynaložiť dodatočné náklady na odpisy a kapitálové náklady s cieľom realizovať tieto projekty: krok 1, fáza 1 systému ATM (ktorá sa začala v RP2 a odpisuje sa od roku 2020) a krok 1, fáza 2 systému ATM (ktorá sa začala v RP2 a odpisuje sa od roku 2022), nástroj komplexnosti a posudzovania dopravy, ktorého začiatok uplatňovania sa plánuje na rok 2024, a zmluva o službe dátového spojenia.
- (149) Pokiaľ ide o náklady na systém ATM, orgán na preskúmanie výkonnosti vo svojej monitorovacej správe z RP2 uviedol, že kapitálové výdavky na krok 1, fázu 2, plánované na druhé referenčné obdobie, sa nerealizovali počas celého referenčného obdobia, a celkové skutočné náklady na investície boli výrazne nižšie, než bolo stanovené v pláne výkonnosti na druhé referenčné obdobie. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypočítal, že používatelia vzdušného priestoru počas RP2 celkovo financovali investície za 32,5 milióna EUR, ktoré sa nerealizovali, a nie je známe, či bude táto suma používateľom vzdušného priestoru preplatená. Orgán na preskúmanie výkonnosti preto dospel k záveru, že dodatočné náklady uplatňované Rumunskom ako odchýlka na dosiahnutie jeho cieľov na miestnej úrovni v oblasti traťovej kapacity počas RP3 nie sú odôvodnené.
- (150) Je potrebné poznamenať, že Komisia na základe posúdenia orgánu na preskúmanie výkonnosti zistila, že kapitálové náklady navrhované Rumunskom neboli stanovené na úrovni primeranej efektívnym nákladom úrovne kapitálu. Počas RP3 to má za následok kapitálové náklady o 16 miliónov EUR vyššie ako finančné riziko spôsobené mechanizmom zdieľania rizika objemu dopravy. Toto nadmerné zvýšenie nie je možné odôvodňovať dosahovaním cieľov v oblasti kapacity.
- (151) Vzhľadom na aspekty uvedené v odôvodneniach 146 až 150 a so zreteľom na odporúčanie orgánu na preskúmanie výkonnosti dospieva Komisia k záveru, že kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 nie je v prípade Rumunska splnené.
- (152) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Rumunsko v návrhu plánu výkonnosti nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Rumunsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).

- (153) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 140 až 152 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Rumunska posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

- (154) Komisia vyjadrila obavy v súvislosti s navrhovanými terminálnymi výkonnosťnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti Rumunska, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (155) Po prvé pri porovnávaní vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov počas RP3 s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov Komisia zistila, že vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade rumunskej terminálnej zóny spoplatňovania +4,3 % je počas RP3 vyšší ako vývoj rumunských traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +2,9 %.
- (156) Po druhé Komisia konštatuje, že navrhované ciele pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade rumunskej terminálnej zóny spoplatňovania +4,3 % počas RP3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov -3,1 % zistený počas RP2.
- (157) Komisia sa preto domnieva, že Rumunsko by malo podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti z hľadiska uvedených zistení alebo revidovať navrhované ciele pre terminálne stanovené jednotkové náklady na RP3 smerom nadol.

Preskúmanie systémov stimulov z článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ktorým sa dopĺňa posúdenie navrhovaných cieľov v oblasti kapacity uskutočnené Komisiou

- (158) Pokiaľ ide o prvky na preskúmanie stanovené v bode 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že systém stimulov pre terminálnu kapacitu uvedený v rumunskom návrhu plánu výkonnosti obsahuje maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených nákladov a maximálne finančné zvýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených nákladov.
- (159) V prípade systému stimulov pre terminálnu kapacitu má Komisia na základe odborného stanoviska orgánu na preskúmanie výkonnosti veľké pochybnosti o tom, či bude mať navrhované maximálne finančné znevýhodnenie vo výške 0,50 % stanovených nákladov výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.
- (160) Rumunsko by preto malo revidovať svoj návrh systému stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenie vyplývajúce z tohto systému stimulov stanovilo na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, čo by podľa stanoviska Komisie malo viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu o najmenej 1 % stanovených nákladov.

ZISTENIA TÝKAJÚCE SA ŠVÉDSKA

Posúdenie navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

- (161) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti navrhované Švédskom na RP3:

Švédska traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj švédskych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +0,2 % ročne počas RP3 nezodpovedá vývoju +1,0 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (163) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj švédskych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +1,0 % ročne počas RP2 a RP3 nezodpovedá dlhodobému vývoju -1,3 % na úrovni celej Únie počas rovnakého obdobia.
- (164) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že švédska východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady 58,87 EUR v EUR2017 je o 31,6 % vyššia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny 44,74 EUR v EUR2017. Komisia poznamenáva, že rozdiel sa počas RP3 ešte zväčší, keďže stanovené traťové jednotkové náklady Švédska na rok 2024 sú o 41,8 % vyššie ako priemer porovnávacej skupiny.
- (165) Je potrebné preskúmať, či sa uvedené odchýlky od kritérií stanovených v bode 1.4 písm. b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 môžu podľa bodu 1.4 písm. d) uvedenej prílohy považovať za nevyhnutné a primerané.
- (166) Komisia poznamenáva, že podľa odhadov orgánu na preskúmanie výkonnosti je rozdiel medzi stanovenými traťovými nákladmi na RP3, ktoré sú uvedené vo švédskom návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými nákladmi, ktoré bude potrebné vynaložiť na dosiahnutie dlhodobého vývoja na úrovni celej Únie, približne 43 miliónov EUR v EUR2017.
- (167) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti uvádza viaceré opatrenia, ktoré sa týkajú plnenia cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (168) Komisia predovšetkým konštatuje, že hlavný poskytovateľ traťových leteckých navigačných služieb, konkrétne spoločnosť LFV, plánuje odbornú prípravu nových riadiacich letovej prevádzky s cieľom riešiť nadchádzajúce odchody do dôchodku počas zostávajúcich rokov RP3. Švédsko uvádza plánované čisté zvýšenie počtu riadiacich letovej prevádzky s ekvivalentom plného pracovného času počas RP3 o 14 v oblastnom stredisku riadenia v Malmö a o 14 v oblastnom stredisku riadenia v Štokholme. Komisia však poznamenáva, že Švédsko vo svojom návrhu plánu výkonnosti nekvantifikovalo očakávaný vplyv týchto opatrení týkajúcich sa zamestnancov na náklady.
- (169) Komisia konštatuje, že okrem nákladov na zamestnancov Švédsko uvádza, že najväčšou novou zásadnou investíciou spoločnosti LFV je „rozšírenie služieb diaľkových veží“ v Štokholme a na štyroch prepojených letiskách (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Stanovené náklady na „rozšírenie služieb diaľkových veží“ predstavujú 11 % celkových stanovených nákladov na investície počas RP3. Komisia poznamenáva, že diaľkové veže sú vo všeobecnosti investície, ktoré zabezpečujú letové prevádzkové služby na letiskách, a preto by sa mali v zásade pridelovať najmä terminálnym službám. Vo švédskom návrhu plánu výkonnosti sa však 75 % nákladov na „rozšírenie služieb diaľkových veží“ prideluje traťovým službám, bez poskytnutia odôvodnenia týkajúceho sa geografického rozsahu a charakteru služieb. Komisia zároveň konštatuje, že používatelia vzdušného priestoru počas konzultácií spochybnili zdôvodnenie tejto investície. Komisia sa domnieva, že Švédsko by malo revidovať alebo podrobnejšie zdôvodniť tento projekt a pridelenie nákladov tejto investície, a malo by riešiť obavy vyjadrené používateľmi vzdušného priestoru.
- (170) Komisia poznamenáva, že ďalšie nové investície, ktoré Švédsko plánuje, predstavujú 33 % celkových stanovených nákladov na investície počas RP3. Vo švédskom návrhu plánu výkonnosti sa uvádza, že ďalšie nové investície zahŕňajú výmenu a/alebo modernizáciu komunikačných systémov, rádiových, navigačných prostriedkov, ako aj záložných a podporných systémov pre letovú prevádzkovú službu. Komisia však poznamenáva, že švédsky návrh plánu výkonnosti neposkytuje informácie o tom, ako každá z týchto nových investícií prispieje k dosiahnutiu cieľov na miestnej úrovni v oblasti kapacity.
- (171) Vzhľadom na aspekty uvedené v odôvodneniach 167 až 170 sa Komisia domnieva, že Švédsko nepreukázalo primerane, že odchýlka uvedená v odôvodnení 166 by sa mohla pripísať výlučne dodatočným stanoveným nákladom súvisiacim s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti na miestnej úrovni v oblasti kapacity. Švédsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

- (172) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, postačuje zmienka o tom, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti nepredstavilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ktorými by sa opodstatňovala odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo dlhodobého vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie. Švédsko preto nesplnilo kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode ii).
- (173) Okrem toho z preskúmania kľúčových faktorov a parametrov uvedených v bode 2.1 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré tvoria základ navrhovaných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, vyplývajú tieto zistenia týkajúce sa východiskovej hodnoty nákladov v roku 2019, kapitálových nákladov a dôchodkových nákladov.
- (174) Komisia konštatuje, že Švédsko navrhuje upraviť východiskovú hodnotu na rok 2019 a zohľadniť zavedenie troch nových letísk do systému traťových poplatkov od roku 2020. Orgán na preskúmanie výkonnosti poznamenáva, že väčšina tejto úpravy sa týka Škandinávskoho horského letiska, kde poskytovateľ leteckých navigačných služieb SDATS poskytuje služby ATC. V návrhu plánu výkonnosti sa uvádza, že mnohé švédske letiská poskytujú traťové služby. Švédsko uvádza, že povolenie letiskám poskytovať traťové služby a približovacie služby je nákladovo efektívnejšie, pretože koncové riadené oblasti na švédskych letiskách sú veľké a zemepisne vzdialené.
- (175) Vo švédskom návrhu plánu výkonnosti sa uvádza, že zapojením troch nových letísk do traťového systému sa nepresúva zodpovednosť ani náklady medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb už zapojených do systému. Orgán na preskúmanie výkonnosti zistil, že táto úprava nie je jednoznačne vysvetlená vo švédskom návrhu plánu výkonnosti.
- (176) Na základe odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti sa Komisia domnieva, že Švédsko by malo prehodnotiť sumy navrhované na účtovanie ako rentabilita vlastného kapitálu v rámci kapitálových nákladov pre spoločnosť LFV. Orgán na preskúmanie výkonnosti odhaduje, že počas RP3 sú uvedené kapitálové náklady o 1,3 milióna EUR vyššie než efektívne kapitálové náklady. Komisia a orgán na preskúmanie výkonnosti konkrétne konštatujú, že rozsah nákladov na vlastný kapitál navrhovaný Švédskom pre spoločnosť LFV vo výške 0,7 % – 1,9 % je vyšší než náklady na vlastný kapitál povolené švédskou vládou pre spoločnosť LFV vo výške 0,0 %. Komisia poznamenáva, že navrhované kapitálové náklady pre spoločnosť LFV zahŕňajú plánovanú rentabilitu vlastného kapitálu viacerých švédskych letísk, ktoré poskytujú traťové služby. Komisia sa domnieva, že Švédsko by malo objasniť a odôvodniť zapojenie týchto letísk do všetkých nákladových položiek spoločnosti LFV alebo ešte aj primerane revidovať svoj návrh.
- (177) Na základe odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti sa Komisia domnieva, že Švédsko by malo prehodnotiť navrhované dôchodkové náklady. Orgán na preskúmanie výkonnosti zistil, že priemerný podiel dôchodkových nákladov spoločnosti LFV počas RP3 je výrazne vyšší než priemer na úrovni celej Únie. Zistil aj skutočnosť, že príspevky spojené s verejným dôchodkovým systémom sú zahrnuté do nákladov na zamestnancov ako náklady na sociálne zabezpečenie, a nie do dôchodkových nákladov uvedených osobitne vo vykazovacích tabuľkách. Orgán na preskúmanie výkonnosti uvádza, že dôchodkové náklady sú zaznamenané aj v kapitálových nákladoch, keďže neuhradené pohľadávky týkajúce sa dôchodkových nákladov z predchádzajúcich referenčných období sú zahrnuté v majetkovej základni. Orgán na preskúmanie výkonnosti dospieva k záveru, že nedostatočná transparentnosť predpokladov vymedzeného systému dávok by mohla byť dôvodom na overenie oslobodenia nákladov počas RP3. Komisia sa domnieva, že Švédsko by malo transparentne uviesť dôchodkové náklady v osobitnom riadku pre dôchodkové náklady vo vykazovacích tabuľkách.
- (178) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 161 až 177 by sa mali navrhované ciele v návrhu plánu výkonnosti Švédska posúdiť ako ciele, ktoré nie sú v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s celoúijnými výkonnostnými cieľmi.

Preskúmanie navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

- (179) Komisia vyjadřila obavy v súvislosti s navrhovanými terminálnymi výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti Švédska, ktoré sa uvádzajú v bode 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (180) Po prvé pri porovnávaní vývoja terminálnych stanovených jednotkových nákladov na RP3 s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov Komisia zistila, že vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade švédskej terminálnej zóny spoplatňovania +0,9 % je počas RP3 vyšší ako vývoj švédskych traťových stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania +0,2 %.

- (181) Po druhé Komisia konštatuje, že navrhované ciele pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov v prípade švédskej terminálnej zóny spoplatňovania +0,9 % počas RP3 sú vyššie ako vývoj skutočných terminálnych stanovených jednotkových nákladov -5,8 % zistený počas RP2.
- (182) Po tretie pri porovnávaní navrhovaných národných cieľov pre vývoj terminálnych stanovených jednotkových nákladov s výkonnosťou podobných letísk počas RP3 Komisia zistila, že stanovené jednotkové náklady štokholmského letiska Arlanda sa v obmedzenej miere odhadujú na úrovni vyššej, ako je medián stanovených jednotkových nákladov príslušnej porovnávacej skupiny.
- (183) Komisia sa preto domnieva, že Švédsko by malo podrobnejšie odôvodniť terminálne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti z hľadiska uvedených zistení, alebo revidovať navrhované ciele pre terminálne stanovené jednotkové náklady na RP3 smerom nadol.

ZÁVERY

- (184) Na základe posúdenia uvedeného v odôvodneniach 21 až 183 Komisia zistila, že návrhy národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Rumunsko a Švédsko, obsahujú niektoré ciele výkonnosti, ktoré nie sú v súlade s celouinými výkonnosťnými cieľmi.
- (185) V súlade s článkom 14 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 majú dotknuté členské štáty do troch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia predložiť Komisii revidované návrhy plánov výkonnosti, v ktorých sa bude prihliadať na odporúčania vydané Komisiou.
- (186) Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Luxembursko, Holandsko, ktoré spoločne so Švajčiarskom vypracovali a predložili návrh plánu výkonnosti na RP3 na úrovni FAB, by mali spoločne predložiť revidovaný návrh plánu výkonnosti pre blok FABEC s riešeniami na základe odporúčaní uvedených v tomto rozhodnutí.
- (187) Komisia potom posúdi revidované návrhy plánov výkonnosti v celom rozsahu v súlade s postupom stanoveným v článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 a na základe tohto následného posúdenia môže Komisia prijať k navrhovaným cieľom výkonnosti a ďalším prvkom plánov výkonnosti, pre ktoré neboli v tomto rozhodnutí vznesené žiadne námietky, príslušné stanovisko.
- (188) Podľa článku 17 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa ciele stanovené v najnovšej verzii návrhu plánu výkonnosti uplatňujú predbežne, kým Komisia neprijme rozhodnutie o súlade cieľov výkonnosti alebo revidovaných cieľov výkonnosti, po ktorom dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty prijímú konečný plán výkonnosti.
- (189) Pokiaľ ide o kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na nákladovú efektívnosť, v článku 17 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 sa cieľom uvedeným v konečnom pláne výkonnosti priznáva spätná účinnosť. Preto sa akýkoľvek rozdiel v príjmoch v dôsledku uplatnenia jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe návrhu plánu výkonnosti namiesto jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe konečného plánu výkonnosti zaúčtuje prostredníctvom následných úprav jednotkovej sadzby počas RP3, ktoré sa ďalej regulujú mimoriadnymi opatreniami na RP3 stanovenými vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2020/1627. Preto Komisia dospeje k záveru o súlade jednotkových sadzieb v súlade s článkom 29 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 až po prijatí príslušných konečných plánov výkonnosti.
- (190) Komisia poznamenáva, že niektoré členské štáty uviedli svoj zámer zahrnúť nákladové položky súvisiace s detekciou dronov na letiskách do svojich nákladových základní na RP3. Na základe prvkov obsiahnutých v návrhoch plánov výkonnosti nebolo možné presne určiť, v akom rozsahu členské štáty zahrnuli také stanovené náklady do svojich nákladových základní na RP3, a keď takéto náklady zahrnuli, v akom rozsahu sú vynakladané v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb, a teda by sa mohli považovať za oprávnené v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania. Útvary Komisie poslali všetkým členským štátom *ad hoc* žiadosti o informácie s cieľom zhromaždiť relevantné informácie a ďalej budú skúmať oznámené náklady na detekciu dronov na letiskách v súvislosti s overovaním súladu jednotkovej sadzby. Týmto rozhodnutím nie sú dotknuté zistenia a závery Komisie týkajúce sa témy nákladov na detekciu dronov.

(191) V reakcii na vojenskú agresiu Ruska voči Ukrajine, ktorá sa začala 24. februára 2022, prijala Únia reštriktívne opatrenia, ktorými sa ruským leteckým dopravcom, všetkým lietadlám registrovaným v Rusku a všetkým lietadlám neregistrovaným v Rusku, ale vo vlastníctve alebo v prenájme, prípadne pod inou kontrolou akejkoľvek ruskej fyzickej alebo právnickej osoby, subjektu alebo orgánu, zakazuje prílet na územie Únie, odlet z územia Únie, alebo prelet nad územím Únie. Tieto opatrenia vedú k zníženiu objemu letovej prevádzky vo vzdušnom priestore nad územím Únie. Vplyv na úrovni celej Únie by však nemal byť porovnateľný so znížením objemu letovej prevádzky, ku ktorému došlo v dôsledku vypuknutia pandémie COVID-19 v marci 2020. Preto je primerané zachovať počas RP3 existujúce opatrenia a postupy uplatňovania systému výkonnosti a spoplatňovania. Členské štáty, ktorým je toto rozhodnutie určené, by pri revidovaní svojich cieľov výkonnosti na miestnej úrovni ako súčasť revidovaných návrhov plánov výkonnosti mali primerane zohľadniť prevádzkové a finančné vplyvy príslušných zmien v doprave,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Ciele výkonnosti obsiahnuté v návrhoch národných plánov výkonnosti a plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Nemecko, Grécko, Francúzsko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Rumunsko a Švédsko v súlade s nariadením (ES) č. 549/2004, uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu, nie sú v súlade s celoúniijnými cieľmi výkonnosti na RP3 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2021/891.

Článok 2

Cyprus a Grécko zrevidujú smerom nadol svoje navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, vyjadrené ako priemerný počet minút meškania manažmentu toku letovej prevádzky na trati na jeden let.

Dotknuté členské štáty v kalendárnych rokoch RP3 2022, 2023 a 2024 vyriešia zistené odchýlky medzi predloženými navrhovanými cieľmi v oblasti kapacity a zodpovedajúcimi referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete zo septembra 2021 s cieľom prispôsobiť sa očakávanému dopytu po doprave. Ak sa v pláne prevádzky siete odporúčajú konkrétne opatrenia na zlepšenie výkonnosti v oblasti kapacity, na tieto opatrenia je potrebné pri revízii cieľov výkonnosti prihliadať.

Článok 3

Belgicko, Grécko, Cyprus, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Rumunsko a Švédsko zrevidujú smerom nadol navrhované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti stanovené pre ich traťové zóny spoplatňovania, vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady.

Pri revidovaní navrhovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti všetky dotknuté členské štáty:

- a) zabezpečia, aby revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti boli v súlade s vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie, ako aj s dlhodobým vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie;
- b) primerane znížia úroveň stanovených nákladov, prinajmenšom na kalendárny rok 2024;
- c) použijú najnovšie prognózy objemu dopravy vyjadrené v jednotkách služieb v súlade s článkom 10 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Odchylné od bodu a), keď Komisia zistila v rámci tohto rozhodnutia, že východisková hodnota príslušnej traťovej zóny spoplatňovania spĺňa kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, dotknutý členský štát zabezpečí, aby revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti boli v súlade prinajmenšom s vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie alebo s dlhodobým vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni celej Únie.

Ak členský štát vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti uplatní odchýlku podľa bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, zabezpečí, aby taká odchýlka bola podložená primeranými informáciami a odôvodneniami.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu, Spolkovej republike Nemecko, Helénskej republike, Francúzskej republike, Cyperskej republike, Lotyšskej republike, Luxemburskému veľkovevodstvu, Maltskej republike, Holandskému kráľovstvu, Rumunsku a Švédskemu kráľovstvu.

V Bruseli 13. apríla 2022

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do národných plánov alebo do plánov funkčných blokov vzdušného priestoru predložených na základe nariadenia (ES) č. 549/2004, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi na úrovni Únie na tretie referenčné obdobie

1. CIELE UVEDENÉ V NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI BLOKU FABEC

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby**

Belgická a luxemburská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. CIELE UVEDENÉ V GRÉCKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU**Priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky na trati v minútach na jeden let**

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Grécka v oblasti kapacity	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenčné hodnoty pre Grécko	0,10	0,14	0,15	0,15

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby**

Grécka traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. CIELE UVEDENÉ V CYPERSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky na trati v minútach na jeden let

	2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele Cypru v oblasti kapacity	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenčné hodnoty pre Cyprus	0,10	0,16	0,15	0,15

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Cyperská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. CIELE UVEDENÉ V LOTYŠSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Lotyšská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. CIELE UVEDENÉ V MALTSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Maltská traťová zóna spoplatňovania	2014 výcho- disková hodnota	2019 výcho- disková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti , vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. CIELE UVEDENÉ V RUMUNSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby**

Rumunská traťová zóna spoplatňovania	2014 východis- ková hodnota	2019 východis- ková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. CIELE UVEDENÉ VO ŠVÉDSKOM NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby**

Švédska traťová zóna spoplatňovania	2014 východis- ková hodnota	2019 východis- ková hodnota	2020 – 2021	2022	2023	2024
Navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR