



2025/1059

28.5.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1059

z 19. mája 2025

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúniijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba

[oznámené pod číslom C(2025)2929]

(Iba portugalské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ⁽²⁾, a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ⁽³⁾, a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

- (1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúniijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.
- (2) Celoúniijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029) boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 15. novembra 2024.
- (4) Posúdenie Komisie prezentované v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti na RO4, ktorý Portugalsko predložilo (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).
- (5) Orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorý pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúniijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a v prípade potreby s prihliadnutím na miestne okolnosti.
- (7) Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. d) podbod vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že v rámci tohto preskúmania nevykonala podrobnú analýzu metodiky, ktorú používa Portugalsko na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004⁽³⁾ a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

- (8) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.
- (9) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Portugalsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Portugalsko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa agentúry EASA					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2025	2026	2027	2028	2029
NAV Portugal	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C

- (10) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Portugalsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „NAV Portugal“, sa rovnajú celoúijným cieľom v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2025 do roku 2029 s výnimkou cieľa „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, v prípade ktorého sa plánuje dosiahnutie úrovne celoúijného cieľa v roku 2029.
- (11) Komisia konštatuje, že v návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre spoločnosť NAV Portugal na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je posilnenie úlohy a personálneho obsadenia vnútorných oddelení relevantných z hľadiska bezpečnosti a zavedenie prediktívnych nástrojov a metodík v činnostiach riadenia bezpečnosti.

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (12) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 9, 10 a 11 a vzhľadom na to, že celoúijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne teda do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnostnými cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

- (13) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti 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 sa navrhované ciele Portugalska v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ⁽⁶⁾ a dostupnými v čase prijatia celoúijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.
- (14) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Portugalsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Portugalsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,48 %	1,46 %	1,44 %	1,42 %	1,40 %
Referenčné hodnoty	1,48 %	1,46 %	1,44 %	1,42 %	1,40 %

- (15) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Portugalsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.
- (16) Komisia poznamenáva, že Portugalsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú iniciatívy týkajúce sa cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami a reštrukturalizáciu vzdušného priestoru v spolupráci s manažérom siete.
- (17) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 14, 15 a 16 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

- (18) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerneho meškania ATFM na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Portugalska v oblasti traťovej kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

⁽⁶⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (19) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Portugalsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Portugalsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	0,30	0,23	0,19	0,16	0,16
Referenčné hodnoty	0,30	0,23	0,19	0,16	0,16

- (20) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Portugalsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.
- (21) Komisia zaznamenala, že Portugalsko predstavilo v návrhu plánu výkonnosti opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti traťovej kapacity. Tieto opatrenia zahŕňajú výrazné zvýšenie počtu riadiacich letovej prevádzky v prevádzke v oblastnom stredisku riadenia a reštrukturalizáciu vzdušného priestoru s cieľom zvýšiť dostupnú kapacitu a zmierniť súčasné nedostatky kapacity. So zreteľom na zistenia PRB sa Komisia domnieva, že Portugalsko by sa malo zaviazat k vykonávaniu všetkých prevádzkových opatrení stanovených v pláne prevádzky siete s cieľom podporiť dosiahnutie jeho cieľov výkonnosti v oblasti kapacity na RO4.
- (22) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 19, 20 a 21 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

- (23) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

- (24) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov zahrnutých v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so stanovenými jednotkovými nákladmi (determined unit cost 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 DUC počas RO4, dlhodobého vývoja DUC počas tretieho referenčného obdobia (ďalej len „RO3“) a RO4 (2020 – 2029) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

- (25) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Portugalsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Portugalská traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	38,15 EUR	37,42 EUR	36,94 EUR	36,92 EUR	36,48 EUR	35,27 EUR	33,71 EUR

- (26) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj DUC Portugalska na úrovni zóny spoplatňovania - 2,1 % počas RO4 prevyšuje celoúijný vývoj - 1,2 % počas rovnakého obdobia.
- (27) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj DUC Portugalska na úrovni zóny spoplatňovania - 1,4 % počas RO3 a RO4 prevyšuje dlhodobý celoúijný vývoj - 1,0 % počas rovnakého obdobia.
- (28) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že portugalská východisková hodnota pre DUC 37,42 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o +49,3 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 25,06 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.
- (29) Ako sa uvádza v odôvodneniach 26 a 27, je zrejmé, že Portugalsko výrazne prevyšuje celoúijný vývoj DUC na RO4 a prevyšuje aj dlhodobý celoúijný vývoj DUC. Portugalsko tak preukazuje, že účinné zvýšenie nákladovej efektívnosti sa dosahuje v strednodobom aj dlhodobom horizonte. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka medzi východiskovou hodnotou Portugalska a príslušnou porovnávacou skupinou uvedenou v odôvodnení 28 nebráni v prípade Portugalska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.
- (30) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 25 až 29 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

- (31) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

ZÁVERY

- (32) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnosťné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Poľska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnosťnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Portugalsko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celouúijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Portugalskej republike.

V Bruseli 19. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti Portugalska, ktoré sú v súlade s celoúijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Portugalsko	Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovni A až D podľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA)					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	Cieľ riadenia bezpečnosti	2025	2026	2027	2028	2029
NAV Portugal	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Portugalsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	1,48 %	1,46 %	1,44 %	1,42 %	1,40 %

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Portugalsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	0,30	0,23	0,19	0,16	0,16

KLÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Portugalská traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	EUR 38,15	EUR 37,42	EUR 36,94	EUR 36,92	EUR 36,48	EUR 35,27	EUR 33,71