

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/177**ze dne 14. prosince 2022****o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Německem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období***(oznámeno pod číslem C(2022) 9233)***(Pouze anglické znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ⁽²⁾, a zejména na čl. 15 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

- (1) Podle článku 10 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti, které mají zahrnovat závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období.
- (2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Jelikož uvedené výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období předložené následně v říjnu 2019 členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19 v březnu 2020, nezohlednily významné snížení letového provozu v důsledku opatření, která přijaly členské státy a třetí země ke zvládnutí pandemie.
- (3) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchyľují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317 ⁽⁴⁾. Dne 2. června 2021 přijala Komise prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období. Na tomto základě předložily členské státy v říjnu 2021 Komisi návrhy plánů výkonnosti obsahující revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

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

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

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

- (4) Dne 13. dubna 2022 přijala Komise prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾ určené Belgii, Německu, Řecku, Francii, Kypru, Lotyšsku, Lucembursku, Maltě, Nizozemsku, Rumunsku a Švédsku. V uvedeném rozhodnutí se stanovilo, že pokud jde o návrh plánu výkonnosti, který na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru vypracovala Spolková republika Německo (dále jen „Německo“) společně s Belgií, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem (dále jen „návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“), výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a vydala se doporučení pro revizi těchto cílů. Prováděcí rozhodnutí (EU) 2022/728 nezahrnovalo žádná zjištění, pokud jde o výkonnostní cíle vztahující se na letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru Německa.
- (5) V reakci na útočnou válku vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, uložila Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie a vzlétnout z něj nebo přes něj přeletět. Uvedená omezující opatření a protioopatření přijatá Ruskem vedla ke změnám v letovém provozu v evropském vzdušném prostoru. Některé členské státy byly vážně postiženy výrazným snížením počtu přeletů ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci. Na úrovni Unie je však pozorovaný dopad na počet letů jen omezený a neodpovídá prudkému snížení letového provozu v celé Evropě v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19.
- (6) Dne 13. července 2022 předložilo Německo společně s Belgií, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem Komisi revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC pro třetí referenční období.
- (7) Dne 24. října 2022 dospěla Komise k závěru, že revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb nadále vzbuzují pochybnosti, pokud jde o jejich soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii. Komise proto zahájila podrobný přezkum v souladu s čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 s ohledem na ty výkonnostní cíle, které jsou obsaženy v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém 13. července 2022. Komise o tom informovala Belgii, Francii, Německo, Lucembursko a Nizozemsko rozhodnutím (EU) 2022/2255 ⁽⁷⁾.
- (8) Dne 3. listopadu 2022 Německo informovalo Komisi, že odstoupilo od revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC a předložilo Komisi revidovaný návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období, který byl vypracován na vnitrostátní úrovni (dále jen „revidovaný návrh vnitrostátního plánu výkonnosti“). Revidovaný návrh vnitrostátního plánu výkonnosti zachovává výkonnostní cíle pro letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru Německa na úrovni stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém dne 13. července 2022. Z revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC pro Německo v podstatě nevyplynuly žádné další přínosy nebo synergie v oblasti výkonnosti. Revidovaný návrh vnitrostátního plánu výkonnosti neuvádí žádný negativní dopad vyplývající z ukončení činností v oblasti plánování výkonnosti a stanovování cílů na úrovni bloku FABEC.
- (9) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho posouzení revidovaného návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti.

⁽⁶⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kypru, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů (Úř. věst. L 135, 12.5.2022, s. 4).

⁽⁷⁾ Rozhodnutí Komise Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2255 ze dne 24. října 2022 o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na třetí referenční období předloženém na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (Úř. věst. L 297, 17.11.2022, s. 71).

- (10) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise, s přihlédnutím k místním okolnostem, soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného nařízení. Komise doplnila své posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cílů přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (11) Základní prognóza provozu agentury Eurocontrol pro statistiku a prognózu (dále jen „STATFOR“) zveřejněná v červnu 2022 zohledňuje změnu okolností, pokud jde o letový provoz v evropském vzdušném prostoru po útočné válce Ruska proti Ukrajině. Na základě uvedené prognózy Komise konstatuje, že se nepředpokládá, že Německo zaznamená v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině během třetího referenčního období významné změny v tocích letového provozu. Uvedená změna okolností proto nemá přímý dopad na výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti ani na posouzení těchto cílů, které provedla Komise z hlediska jejich souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.
- (12) Německo výjimečně souhlasí, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 Smlouvy o fungování Evropské unie ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958 ^(*) a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

- (13) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů zahrnutých v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti předloženém Německem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb v souladu s bodem 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (14) Místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti předložené Německem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

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

^(*) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

- (15) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Německem pro poskytovatele letových navigačních služeb (dále jen „ANSP“), tj. Deutsche Flugsicherung (dále jen „DFS“), jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.
- (16) Komise konstatuje, že revidovaný návrh vnitrostátního plánu výkonnosti stanoví opatření pro DFS pro dosažení místních bezpečnostních cílů, jako jsou pravidelné průzkumy a kampaně týkající se kultury bezpečnosti, pravidelné aktualizace plánu bezpečnosti ANSP a zvláštní proces řízení změn.
- (17) Proto s ohledem na 14., 15. a 16. bod odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 má být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

- (18) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Německem v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen v souladu s bodem 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici dne 2. června 2021, v den přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období.
- (19) Pokud jde o rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, před vypuknutím pandemie COVID-19, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Podobně není možné v revidovaných návrzích plánů výkonnosti zpětně upravit místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí na rok 2021, které členské státy stanovily v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro roky 2022, 2023 a 2024.
- (20) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Itálií a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Německo	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí , vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Referenční hodnoty	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí, předložené Německem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý z roků 2022, 2023 a 2024.
- (22) Komise konstatuje, že Německo ve svém revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti předložilo různá opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří přeshraniční provoz volných tratí se šesti sousedními zeměmi, jakož i odstranění omezení tras a stropů pro letovou hladinu. Komise dále Německo vyzývá, aby provedlo všechna opatření doporučená v plánu ERNIP ke zlepšení traťových trajektorií.

- (23) Proto by s ohledem na 20., 21. a 22. bod odůvodnění, měly být cíle v klíčové oblasti vlivu činnosti na životní prostředí stanovené v revidovaném návrhu národního plánu výkonnosti považovány za cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli celé EU.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

- (24) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Německem v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen v souladu s bodem 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici dne 2. června 2021, v den přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období.
- (25) Pokud jde o rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, před vypuknutím pandemie COVID-19, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Podobně není možné v revidovaných návrzích plánů výkonnosti zpětně upravit místní výkonnostní cíle v oblasti kapacity na rok 2021, které členské státy stanovily v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro roky 2022, 2023 a 2024.
- (26) Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Německem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Německo	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	0,27	0,27	0,27
Referenční hodnoty	0,27	0,27	0,27

- (27) Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity předložené Německem jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý z roků 2022, 2023 a 2024.
- (28) Komise konstatuje, že Německo v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují technickou modernizaci systému uspořádání letového provozu, restrukturalizaci vzdušného prostoru, posílenou civilně-vojenskou koordinaci, zvýšený počet ekvivalentů řídicích letového provozu na plný úvazek, pružnější rozpisy pro řízení letového provozu a přeshraniční iniciativy ke zvýšení interoperability a provozní účinnosti.
- (29) S ohledem na 26., 27. a 28. bod odůvodnění, by proto měly být cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti považovány za slučitelné s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

- (30) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem cílů v oblasti kapacity v případě letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle nevyvolávají obavy, pokud jde o Německo.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (31) Komise posoudila soulad cílů v oblasti efektivity nákladů navržených v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti v souladu s bodem 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (32) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Německem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby , vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) Co týče bodu 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –2,4 % v průběhu třetího referenčního období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (34) Co se týče bodu 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni zóny zpoplatnění ve výši –3,8 % během druhého referenčního období a třetího referenčního období překonává vývojový trend na úrovni Unie, jenž ve stejném období činí –1,3 %.
- (35) Co se týče bodu 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Německu ve výši 66,01 EUR, vyjádřené v reálných cenách z roku 2017, je o 13,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 58,33 EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (36) Je zřejmé, že Německo výrazně překonává vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období i dlouhodobý trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kromě toho jsou stanovené jednotkové náklady Německa pro rok 2024 nižší než základní hodnoty z let 2014 a 2019, z čehož vyplývá, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu bylo dosaženo efektivního zvýšení nákladové efektivity. Komise se proto domnívá, že pokud jde o Německo, rozdíl mezi základní hodnotou a průměrem srovnávací skupiny, jak se uvádí v 35. bodě odůvodnění, nebrání tomu, aby výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů byly v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.
- (37) S ohledem na 31. až 36. bod odůvodnění, by proto cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti měly být považovány za slučitelné s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

- (38) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto cíle, pokud jde o Německo, nevyvolávají obavy.

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

- (39) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti kapacity přezkumem systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V tomto ohledu Komise zkoumala, zda navrhované systémy pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (40) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla Komise k závěru, že Německo má revidovat svůj systém pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb tak, aby maximální finanční nevýhoda vyplývající z tohoto systému pobídek byla stanovena na úrovni, která bude mít podstatný vliv na příjmy v ohrožení. Komise konstatuje, že Německo ve svých systémech pobídek neprovedlo žádné změny ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti bloku FABEC předloženým v roce 2021 a revidovaným návrhem plánu výkonnosti bloku FABEC předloženým 13. července 2022.
- (41) S ohledem na 40. bod odůvodnění, proto Komise dospěla k závěru, že systém pobídek pro traťovou kapacitu uvedený v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti nadále vyvolává obavy. Komise proto opakuje svůj názor, že Německo by mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit svůj systém pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb tak, aby maximální finanční nevýhoda vyplývající z tohoto systému pobídek byla stanovena na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZÁVĚRY

- (42) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti předloženém Německem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Německem dne 3. listopadu 2022 podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 14. prosince 2022.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Německo	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	2,30 %	2,30 %	2,30 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Německo	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	0,27	0,27	0,27

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Německu	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR