

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2494**ze dne 9. prosince 2022****o schválení žádosti Litvy o revizi jejích výkonnostních cílů pro třetí referenční období***(oznámeno pod číslem C(2022) 8985)***(Pouze litevské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) 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. 18 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

- (1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 má být zřízen systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb, zahrnující vnitrostátní plány výkonnosti, které stanoví závazné výkonnostní cíle v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období. Podrobná pravidla týkající se těchto plánů výkonnosti jsou stanovena v prováděcím nařízení (EU) 2019/317. V souladu s čl. 11 odst. 3 písm. c) nařízení (ES) č. 549/2004 Komise posuzuje výkonnostní cíle stanovené členskými státy z hlediska souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii.
- (2) Dne 13. dubna 2022 přijala Komise rozhodnutí (EU) 2022/769 ⁽³⁾, v němž dospěla k závěru, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti na třetí referenční období předloženém Litevskou republikou (dále jen „Litva“) jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Na základě rozhodnutí (EU) 2022/769 Litva svůj plán výkonnosti pro třetí referenční období formálně přijala v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (3) Dne 26. srpna 2022 předložila Litva Komisi žádost o revizi svých výkonnostních cílů v oblasti kapacity a v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 na základě čl. 18 odst. 1 písm. a) bodu ii) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

⁽³⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2022/769 ze dne 13. dubna 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Litvou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 139, 18.5.2022, s. 116).

- (4) V souladu s čl. 18 odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise ověřila, zda je žádost o revizi předložená Litvou s ohledem na poskytnutá odůvodnění nezbytná a přiměřená, a posoudila soulad zamýšlených revidovaných výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii za použití kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování žádosti o revizi předložené Litvou.

DŮVODY PRO REVIZI VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ

- (6) Litva se domnívá, že žádost o revizi jejích výkonnostních cílů pro třetí referenční období je odůvodněna nepředvídatelnými okolnostmi vyplývajícími z ruské války proti Ukrajině, která byla zahájena dne 24. února 2022.
- (7) Litva se domnívá, že původní předpoklady, na jejichž základě byly stanoveny její výkonnostní cíle, již neplatí z důvodu významného snížení počtu přeletů ve vzdušném prostoru Litvy, které je důsledkem války Ruska proti Ukrajině, souvisejících sankcí uvalených ze strany Unie a protiopatření přijatých Ruskem. Litva upřesňuje, že pohyby letadel v jejím vzdušném prostoru provozované podle pravidel pro let podle přístrojů (dále jen „IFR“) i počet výkonových jednotek traťových navigačních služeb zaznamenaných u těchto letů se mají podle očekávání výrazně snížit oproti předpokladům týkajícím se provozu stanoveným v plánu výkonnosti.
- (8) Pohyby podle IFR předpokládané v žádosti Litvy o revizi její oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 ve srovnání s údaji uvedenými v plánu výkonnosti jsou uvedeny v následující tabulce:

Litva Pohyby podle IFR za rok	2022	2023	2024
<i>Prognóza provozu stanovená v plánu výkonnosti, vyjádřená v tisících pohybů podle IFR</i>	220	255	291
<i>Aktualizovaná prognóza provozu vyjádřená v tisících pohybů podle IFR</i>	186	213	217
Rozdíl	– 15,5 %	– 16,5 %	– 25,4 %

- (9) Výkonové jednotky předpokládané Litvou pro její oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 ve srovnání s údaji uvedenými v plánu výkonnosti jsou uvedeny v následující tabulce:

Litva Výkonové jednotky traťových navigačních služeb za rok	2022	2023	2024
<i>Prognóza provozu stanovená v plánu výkonnosti, vyjádřená v tisících výkonových jednotek</i>	506	611	673
<i>Aktualizovaná prognóza provozu vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb</i>	372	416	435
Rozdíl	– 26,4 %	– 32,0 %	– 35,4 %

- (10) Komise konstatuje, že Litva ve své žádosti o revizi použila pro pohyby podle IFR a výkonové jednotky prognózu místního provozu, která je vyšší než základní prognóza provozu vypracovaná službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „STATFOR“) zveřejněná v červnu 2022. Prognózy místního provozu v Litvě jsou optimističtější než prognóza služby STATFOR. Litva vysvětluje, že rozdíl je způsoben použitím novějších údajů o vývoji dopravy, z nichž vyplývá, že hluboké ztráty provozu zaznamenané v březnu a dubnu 2022 byly v následujících měsících částečně vyrovnány.
- (11) Ve srovnání s plánem výkonnosti se roční snížení počtu výkonových jednotek za kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 pohybuje v přibližném rozmezí –26 % až –35 %. Nepředpokládá se však, že by se počet pohybů letadel v litevském vzdušném prostoru provozovaných podle IFR snižoval stejným tempem jako výkonové jednotky traťových navigačních služeb. Tento rozdíl je způsoben výrazným snížením počtu přeletů, které v průměru vytvářejí poměrně vyšší počet výkonových jednotek traťových navigačních služeb než lety, které přistávají a odlétají z letišť v Litvě. Komise proto neočekává, že by se pracovní zátěž poskytovatele letových navigačních služeb, která je závislá na počtu řízených pohybů letadel, snížila v souvislosti se snížením příjmů, které vyplývá z nižšího počtu výkonových jednotek traťových navigačních služeb.
- (12) Litva vysvětluje, že výpadek příjmů z poplatků za letové navigační služby způsobený nižší úrovní provozu spolu s vysokou inflací a tlakem trhu práce na mzdy má závažný dopad na schopnost poskytovatele letových navigačních služeb plnit budoucí finanční závazky a provádět plánované investice. Litva proto uvádí, že revize výkonnostních cílů má zásadní význam pro zajištění finanční síly poskytovatele letových navigačních služeb a odpovídajících zdrojů pro vnitrostátní dozorový orgán, který je financován z příjmů z poplatků za letové navigační služby.
- (13) Komise uznává, že původní předpoklady, z nichž vychází litevský plán výkonnosti, již nejsou platné z důvodu významného snížení letového provozu v důsledku války Ruska proti Ukrajině. Komise dále souhlasí s tím, že revize výkonnostních cílů je nezbytná a přiměřená za účelem zajištění provozní a finanční životaschopnosti poskytovatele letových navigačních služeb a nápravy nedostatečné likvidity, již tento čelí v důsledku změny okolností.
- (14) Komise se proto domnívá, že žádost o revizi předložená Litvou splňuje podmínky pro revizi místních výkonnostních cílů stanovené v čl. 18 odst. 1 písm. a) bodě ii) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

POSOUZENÍ ZAMÝŠLENÝCH REVIDOVANÝCH VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ

Výkonnostní cíle v oblasti kapacity

- (15) Litva požaduje revizi svých cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 v reakci na změnu okolností uvedenou v 6. až 13. bodě odůvodnění, konkrétně snížený počet pohybů podle IFR předpokládaný pro tyto kalendářní roky a jeho dopad na poskytování kapacity.
- (16) Následující tabulka představuje výkonnostní cíle Litvy v oblasti kapacity traťových navigačních služeb pro třetí referenční období, jak jsou uvedeny v plánu výkonnosti, a zamýšlené revidované výkonnostní cíle navržené Litvou v její žádosti o revizi. Tabulka rovněž nastiňuje odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě ke dni 2. června 2021, kdy byly přijaty revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období, které Komise použila pro účely posouzení souladu místních cílů v oblasti kapacity s výkonnostními cíli pro celou Unii na základě bodu 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Litva	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb uvedené v plánu výkonnosti vyjádřené v minutách zpoždění z důvodu uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let.	0,03	0,03	0,03
Zamýšlené revidované cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb vyjádřené v minutách zpoždění z důvodu ATFM na let	0,02	0,02	0,02
Referenční hodnoty	0,03	0,03	0,03

- (17) Komise podotýká, že zamýšlené revidované cíle v oblasti kapacity navržené Litvou jsou nižší, a tudíž ambicióznější než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro každý kalendářní rok.
- (18) Komise dále konstatuje, že Litva upravila opatření stanovená v plánu výkonnosti za účelem dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity, aby zohlednila změnu okolností.
- (19) S ohledem na 16., 17. a 18. bod odůvodnění by proto cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Litvou v její žádosti o revizi měly být považovány za jsoucí v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů

- (20) Litva požaduje revizi svých cílů v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 v reakci na změnu okolností uvedenou v 6. až 13. bodě odůvodnění, konkrétně snížený počet výkonových jednotek předpokládaný pro tyto kalendářní roky a jeho dopad na příjmy a finanční sílu poskytovatele letových navigačních služeb.
- (21) Následující tabulka stanoví výkonnostní cíle pro oblast zpoplatnění Litvy v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb pro třetí referenční období, jak jsou uvedeny v plánu výkonnosti, a zamýšlené revidované výkonnostní cíle pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 navržené Litvou v její žádosti o revizi. Základní hodnoty pro roky 2014 a 2019 a výkonnostní cíle pro roky 2020 a 2021 zůstávají nezměněny.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Litvy	2022	2023	2024
<i>Cíle v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb uvedené v plánu výkonnosti, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)</i>	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR
Zamýšlené revidované cíle v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR

- (22) Komise konstatuje, že zamýšlená revize místních cílů v oblasti efektivity nákladů Litvy pro roky 2022, 2023 a 2024 vede ve srovnání s plánem výkonnosti k tomu, že celkové stanovené jednotkové náklady jsou v těchto třech kalendářních letech o 16,0 % vyšší a o 11,1 % vyšší ve třetím referenčním období. Toto zvýšení stanovených jednotkových nákladů je zcela způsobeno výrazným zhoršením prognózy počtu výkonových jednotek uvedeným v 9. bodě odůvodnění, které je důsledkem války Ruska proti Ukrajině.
- (23) Nižší počet předpokládaných výkonových jednotek pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 Litva částečně kompenzuje snížením stanovených nákladů. Komise konstatuje, že Litva navrhuje revidovat stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 směrem dolů pro každý z těchto roků, jak je uvedeno v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Litvy	2022	2023	2024
<i>Počáteční stanovené náklady v reálných hodnotách v cenách z roku 2017 (zahrnuté v plánu výkonnosti)</i>	22,5 M EUR	25,1 M EUR	25,3 M EUR
Zamýšlené revidované stanovené náklady v reálných hodnotách v cenách z roku 2017	18,2 M EUR	19,5 M EUR	20,0 M EUR
Rozdíl	- 19,0 %	- 22,2 %	- 20,8 %

- (24) Žádost o revizi obsahuje aktualizovanou prognózu inflace pro Litvu pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024, jak je uvedeno v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Litvě	2022	2023	2024
<i>Počáteční index inflace s předpovídanou meziroční změnou inflace v závorkách (údaje zahrnuté v plánu výkonnosti)</i>	112,4 (2,8 %)	115,4 (2,7 %)	117,8 (2,1 %)
Revidovaný index inflace s meziroční změnou inflace v závorkách	130,6 (17,9 %)	141,7 (8,5 %)	146,0 (3,0 %)

- (25) Následující tabulka uvádí stanovené náklady v nominálních hodnotách pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Litvě	2022	2023	2024
<i>Počáteční stanovené náklady v nominálních hodnotách (zahrnuté v plánu výkonnosti)</i>	24,5 M EUR	27,9 M EUR	28,6 M EUR
Zamýšlené revidované stanovené náklady v nominálních hodnotách	21,9 M EUR	24,9 M EUR	26,1 M EUR
Rozdíl	- 10,4 %	- 10,9 %	- 8,9 %

- (26) Komise podotýká, že Litva revidovala nominální stanovené náklady pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 směrem dolů, a to navzdory revizi prognózy inflace směrem nahoru. Komise konstatuje, že opatření k omezení nákladů zavedená Litvou nejen neutralizují účinek předpokládané vyšší inflace na nákladovou základnu, ale vedou také k dalšímu podstatnému snížení stanovených nákladů účtovaných uživatelům vzdušného prostoru.
- (27) Komise posoudila soulad zamýšlených revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Litvou na základě bodu 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (28) Pokud jde o bod 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 +5,1 % ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.
- (29) Pokud jde o bod 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 oblasti zpoplatnění ve výši +0,2 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %.
- (30) Jak je uvedeno v 8. a 9. bodě odůvodnění, Komise připomíná, že změny provozu vyplývající z ruské války proti Ukrajině vedly k závažnému zhoršení litevského výhledu provozu ve třetím referenčním období, což se odráží v podstatně sníženém počtu předpokládaných výkonových jednotek pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024. Pro účely kritérií pro posouzení zkoumaných v 28. a 29. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné posoudit, zda by Litva splnila trendy efektivity nákladů pro celou Unii, pokud by nedošlo k výraznému snížení provozu v kalendářních letech 2022, 2023 a 2024 kvůli změnám okolností.
- (31) Za tímto účelem Komise přepočítala vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Litvy ve třetím referenčním období a dlouhodobý vývoj stanovených jednotkových nákladů Litvy ve druhém a třetím referenčním období s využitím základní prognózy provozu služby STATFOR Eurocontrolu z října 2021. Tento přepočet vedl k upravenému trendu stanovených jednotkových nákladů pro Litvu ve výši -7,9 % ve třetím referenčním období a k upravenému dlouhodobému trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby pro Litvu ve výši -5,5 % ve druhém a třetím referenčním období. Oba tyto upravené trendy jsou výrazně nižší než odpovídající trendy stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši +1,0 % a -1,3 %. Nedojde-li tedy ke změnám provozu v důsledku války Ruska proti Ukrajině, Litva splňuje hodnotící kritéria uvedená v 28. a 29. bodě odůvodnění.

- (32) Pokud jde o bod 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota stanovených jednotkových nákladů ve výši 37,64 EUR na úrovni oblasti zpoplatnění Litvy (vyjádřená v cenách roku 2017) je o 46,4 % vyšší než průměrná základní hodnota ve výši 25,71 EUR (vyjádřená v cenách roku 2017) příslušné srovnávací skupiny.
- (33) Komise uznává, že zamýšlené revidované cíle v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění Litvy jsou vyšší než původní cíle obsažené v plánu výkonnosti přijatém v roce 2022. Toto zhoršení je však zcela způsobeno výrazně nižšími předpoklady týkajícími se provozu. Při vyloučení negativního dopadu změn provozu v důsledku ruské války proti Ukrajině je zřejmé, že Litva splňuje jak trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, tak dlouhodobý trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Bez ohledu na rozdíl mezi základní hodnotou Litvy a průměrem srovnávací skupiny uvedeným v 32. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že existuje dostatečný základ pro to, aby zamýšlené revidované cíle Litvy v oblasti efektivity nákladů byly považovány za jsoucí v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období.
- (34) S ohledem na to, co bylo uvedeno v 23. až 26. bodě odůvodnění, Komise dále konstatuje, že Litva přijala opatření k omezení nákladů, aby zmírnila tyto výjimečné okolnosti, a to tím, že ve zbývajících částech třetího referenčního období výrazně snížila své stanovené náklady v reálných i nominálních hodnotách. Související opatření uvedená v žádosti Litvy o revizi zahrnují odložení náboru na některá volná místa a snížení plánovaného počtu řídicích letového provozu v provozu ve zbývajících částech třetího referenčního období. Komise se domnívá, že tato opatření k omezení nákladů jsou celkově úměrná snížení pohybů podle IFR, které se předpokládá pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024, jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění.
- (35) S ohledem na to, co bylo stanoveno ve 20. až 34. bodě odůvodnění, by proto revidované cíle v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb navržené Litvou v její žádosti o revizi měly být považovány za jsoucí v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

ZÁVĚRY

- (36) S ohledem na 6. až 35. bod odůvodnění by proto mělo být Litvě povoleno revidovat její výkonnostní cíle v oblasti kapacity a efektivity nákladů na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 v souladu s žádostí o revizi předloženou dne 26. srpna 2022,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Žádost o revizi, kterou Litva předložila dne 26. srpna 2022, pokud jde o její výkonnostní cíle pro třetí referenční období v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů, se schvaluje.

Litvě se povoluje přijmout revidovaný plán výkonnosti obsahující navrhované výkonnostní cíle uvedené v příloze, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Litevské republice.

V Bruselu dne 9. prosince 2022.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle uvedené v žádosti Litvy o revizi jejích výkonnostních cílů pro třetí referenční období, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Zpoždění na trati z důvodu ATFM v minutách na let

Litva	2022	2023	2024
Zamýšlené revidované cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb vyjádřené v minutách zpoždění z důvodu ATFM na let	0,02	0,02	0,02

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Litvy	2022	2023	2024
Zamýšlené revidované cíle v oblasti efektivity nákladů traťových navigačních služeb vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR