

**ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2425**

ze dne 5. prosince 2022

**o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Maltou 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) 8743)***(Pouze anglické a maltské 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) <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</sup>, 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 buď na vnitrostátní úrovni, nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti, které musí obsahovat závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti traťových 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 <sup>(3)</sup>. 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 <sup>(4)</sup> stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylně od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Dne 2. června 2021 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 <sup>(5)</sup>, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období. Na tomto základě předložily členské státy Komisi v říjnu 2021 návrhy plánů výkonnosti obsahující revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728<sup>(6)</sup> bylo určeno Belgii, Německu, Řecku, Francii, Kypru, Lotyšsku, Lucembursku, Maltě, Nizozemsku, Rumunsku a Švédsku. V uvedeném rozhodnutí Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti efektivnosti nákladů na traťové navigační služby obsažené v maltském návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a vydala doporučení pro revizi těchto cílů.
- (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 protiopatření 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 předložila Malta Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).
- (7) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování revidovaného maltského návrhu plánu výkonnosti.
- (8) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV bodě 1 uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila své posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cílů přezkumem prvků uvedených v příloze IV bodě 2 zmíněného prováděcího nařízení.
- (9) Základní prognóza provozu vypracovaná službou pro statistiku a prognózu (dále jen „STATFOR“) organizace Eurocontrol a zveřejněná v červnu 2022 zohledňuje změněné okolnosti uvedené v (5). bodě odůvodnění. Na základě uvedené prognózy Komise konstatuje, že se nepředpokládá, že Malta zaznamaná v důsledku ruské války na Ukrajině během třetího referenčního období nepříznivé změny provozu.

## POSOUZENÍ KOMISE

### Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

- (10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Maltou v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb, na základě kritéria stanoveného v bodě 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (11) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti předložené Maltou v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

---

<sup>(6)</sup> 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).

Malta	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	Cíle pro celou Unii (2024)
MATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	D	C
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	D
	Zajištění bezpečnosti	C	C	D	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	D	C
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C

- (12) Cíle v oblasti bezpečnosti navržené Maltou pro společnost MATS jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a pro rok 2024 dokonce překonávají výkonnostní cíle pro celou Unii v oblastech „bezpečnostní politika a cíle“, „zajištění bezpečnosti“ a „podpora bezpečnosti“.
- (13) Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený Maltou stanoví opatření pro společnost MATS k dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je zřízení bezpečnostního operačního střediska a síťového operačního střediska, zavedení nového bezpečnostního softwaru, nábor odborníků na kybernetickou bezpečnost s cílem zlepšit řízení rizik a odborná příprava zaměstnanců, aby splňovali požadavky na řízení změn stanovené v prováděcím nařízení (EU) 2017/373.
- (14) Na základě zjištění uvedených v (11), a (13). bodě 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 obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

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

- (15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Maltou v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivnosti traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021.
- (16) 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 nemohly být v revidovaných návrzích plánů výkonnosti retroaktivně upraveny místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí pro rok 2021 stanovené členskými státy 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.
- (17) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Maltou a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Malta	2022	2023	2024
<b>Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí</b> vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	<b>1,80 %</b>	<b>1,80 %</b>	<b>1,80 %</b>
Referenční hodnoty	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (18) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí předložené Maltou jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro roky 2022 až 2024.
- (19) Komise bere na vědomí, že Malta předložila v revidovaném návrhu plánu výkonnosti opatření k dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavádění vzdušného prostoru volných tratí nad letovou hladinou 195, návrh nové koncové řízení oblasti a nové postupy pro přelety a odlety.
- (20) Na základě zjištění uvedených ve (17). až (19). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

#### Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

- (21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Maltou v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021.
- (22) 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 nemohly být v revidovaných návrzích plánů výkonnosti retroaktivně upraveny místní výkonnostní cíle týkající se kapacity pro rok 2021 stanovené členskými státy v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů týkajících se kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro roky 2022, 2023 a 2024.
- (23) Cíle týkající se kapacity traťových navigačních služeb předložené Maltou pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Malta	2022	2023	2024
<b>Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity,</b> vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>
Referenční hodnoty	0,01	0,01	0,01

- (24) Komise konstatuje, že cíle týkající se kapacity předložené Maltou jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý rok 2022 až 2024.

- (25) Komise konstatuje, že Malta v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložila opatření pro dosažení místních cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb. Tato opatření zahrnují zvýšení počtu ekvivalentů plného pracovního úvazku řídicího letového provozu do konce třetího referenčního období a zavedení vzdušného prostoru volných tratí.
- (26) Na základě zjištění uvedených ve (23). až (25). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

#### Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

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

#### Posouzení revidovaných výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

- (28) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla k závěru, že cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maltou v roce 2021 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Malta navrhla revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby jako součást svého revidovaného návrhu plánu výkonnosti.
- (29) Níže uvedená tabulka uvádí původní výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby v třetím referenčním období pro maltskou oblast zpoplatnění, které jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021, a odpovídající revidované výkonnostní cíle, které jsou obsaženy v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2022.

Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	Základní hodnota pro rok 2014	Základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
<i>Původní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)</i>	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR
<b>Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby</b> (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>27,44 EUR</b>	<b>21,61 EUR</b>	<b>22,09 EUR</b>

- (30) Komise konstatuje, že Malta revidovala své místní cíle v oblasti efektivity nákladů pro období od roku 2022 do roku 2024, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2021 vede k celkovým stanoveným jednotkovým nákladům nižším o 12,3 % během těchto tří let a nižším o 8,7 % během třetího referenčního období jako celku. Tato snížení stanovených jednotkových nákladů vyplývají jak z aktualizovaných předpokladů provozu použitých v revidovaném návrhu plánu výkonnosti pro každý rok 2022 až 2024, tak z revize stanovených nákladů vyjádřených v reálných hodnotách v cenách z roku 2017 pro tyto roky směrem dolů.

- (31) Změny prognózy provozu na každý rok 2022 až 2024 jsou uvedeny v následující tabulce. Komise konstatuje, že prognóza provozu použitá v revidovaném návrhu plánu výkonnosti vychází ze základní prognózy provozu služby STATFOR organizace Eurocontrol z června 2022.

Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	2022	2023	2024
<i>Původní prognóza provozu (obsažená v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb</i>	714	957	1 002
<b>Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb</b>	<b>811</b>	<b>1 006</b>	<b>1 044</b>
<b>Rozdíl</b>	<b>+ 13,6 %</b>	<b>+ 5,1 %</b>	<b>+ 4,3 %</b>

- (32) Revidované stanovené náklady na každý rok 2022 až 2024 vyjádřené v reálných cenách z roku 2017 jsou uvedeny v následující tabulce.

Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	2022	2023	2024
<i>Původní stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)</i>	23 mil. EUR	24 mil. EUR	25 mil. EUR
<b>Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)</b>	<b>22 mil. EUR</b>	<b>22 mil. EUR</b>	<b>23 mil. EUR</b>
<b>Rozdíl</b>	<b>- 2,2 %</b>	<b>- 8,5 %</b>	<b>- 7,4 %</b>

- (33) Revidovaný návrh plánu výkonnosti zahrnuje aktualizovanou prognózu inflace pro Maltu na každý kalendářní rok 2022 až 2024, jak je uvedena v následující tabulce.

Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	2022	2023	2024
<i>Původní inflační index s předpokládanou meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)</i>	106,7 (1,8 %)	108,8 (2,0 %)	111,0 (2,0 %)
<b>Revidovaný inflační index s meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)</b>	<b>109,7 (4,7 %)</b>	<b>112,8 (2,8 %)</b>	<b>115,1 (2,1 %)</b>

- (34) V důsledku aktualizace prognózy inflace zůstaly revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření pro rok 2022 z velké části nezměněny. Komise však podotýká, že Malta revidovala nominální stanovené náklady pro roky 2023 a 2024 směrem dolů.

Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	2022	2023	2024
<i>Původní stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)</i>	24 mil. EUR	25 mil. EUR	27 mil. EUR
<b>Revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)</b>	<b>24 mil. EUR</b>	<b>24 mil. EUR</b>	<b>26 mil. EUR</b>
<b>Rozdíl</b>	<b>- 0,2 %</b>	<b>- 5,8 %</b>	<b>- 4,5 %</b>

- (35) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro maltskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1.4 písm. a), b) a c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (36) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši  $-1,0$  % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí  $+1,0$  %. Komise podotýká, že to představuje zlepšení oproti vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši  $+2,0$  % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.
- (37) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši  $+0,3$  % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí  $-1,3$  %. Komise konstatuje, že to však představuje zlepšení oproti dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši  $+1,6$  % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.
- (38) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady na Maltě ve výši 22,98 EUR v cenách z roku 2017 je o 19,7 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 28,64 EUR v cenách z roku 2017.
- (39) Jak je uvedeno ve (36). bodě odůvodnění, výsledkem revidovaných cílů Malty v oblasti efektivity nákladů je vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve třetím referenčním období, který výrazně překonává odpovídající trend pro celou Unii a vykazuje snížení stanovených jednotkových nákladů během referenčního období. Kromě toho, pokud jde o (38). bod odůvodnění, Malta vykazuje dobrou výkonnost v oblasti efektivity nákladů s ohledem na svoji základní hodnotu pro rok 2019, která je výrazně nižší než odpovídající průměr srovnávací skupiny. V neposlední řadě Komise konstatuje, že Malta revidovala stanovené náklady pro třetí referenční období směrem dolů jak v reálném, tak v nominálním vyjádření, přičemž na základě aktualizované prognózy provozu pro třetí referenční období počítá se zvýšením provozu. Komise se proto domnívá, že odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v (37). bodě odůvodnění nebrání v případě Malty v konstatování souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.
- (40) S ohledem na výše uvedené připomínky Komise poznamenává, že Malta odpovídajícím způsobem zohlednila doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2022/728.
- (41) Na základě zjištění uvedených ve (29). až (40). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

#### **Přezkum revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby**

- (42) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (43) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 vyjádřila Komise obavy ohledně cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby uvedených Maltou v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021 a dospěla k závěru, že Malta by měla tyto cíle dále odůvodnit, nebo je revidovat směrem dolů. Komise však podotýká, že Malta tyto cíle naopak revidovala směrem nahoru, s výjimkou roku 2023, aniž by poskytla související odůvodnění.
- (44) Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby na Maltě ve výši  $+5,0$  % ve třetím referenčním období zůstává vyšší než trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve výši  $-1,0$  % ve třetím referenčním období a zůstává vyšší než skutečný vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši  $+0,6$  % zaznamenaný ve druhém referenčním období. Kromě toho se vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období zhoršil ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým Maltou v roce 2021, v němž byl zaznamenan trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši  $+4,3$  %.

- (45) Na základě zjištění uvedených ve (43). a (44). bodě odůvodnění Komise dospěla k závěru, že revidované výkonnostní cíle Malty v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby nadále vzbuzují obavy. Komise proto opakuje svůj názor uvedený v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728, že by Malta měla tyto cíle revidovat směrem dolů, nebo poskytnout náležité odůvodnění těchto cílů, včetně důvodů pro další zvýšení nákladů v letech 2022 a 2024. Komise vyzývá Maltu, aby tyto připomínky vyřešila v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

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

- (46) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise, v souvislosti s posouzením místních cílů týkajících se kapacity, systémy pobídek obsažené v revidovaném maltském návrhu plánu výkonnosti. Komise zejména zkoumala, zda tyto návrhy systémů pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise konstatuje, že Malta v těchto systémech pobídek neprovedla žádné změny ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2021.
- (47) Pokud jde o Maltou navržené režimy týkající se kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhované maximální finanční nevýhody, které činí 0,5 % a 0,25 % stanovených nákladů, měly nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (48) Malta by proto měla v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek byly stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

**ZÁVĚRY**

- (49) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise dospěla k závěru, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Maltou jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

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

*Článek 2*

Toto rozhodnutí je určeno Republice Malta.



V Bruselu dne 5. prosince 2022.

*Za Komisi*  
Adina VĂLEAN  
*členka Komise*

---

## PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Maltou 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

Malta	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
MATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	D
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D
	Zajištění bezpečnosti	C	C	D
	Podpora bezpečnosti	C	C	D
	Kultura bezpečnosti	C	C	C

## KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

## Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Malta	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	1,80 %	1,80 %	1,80 %

## KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

## Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Malta	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	0,01	0,01	0,01

**KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ****Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby**

<b>Maltská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb</b>	<b>Základní hodnota pro rok 2014</b>	<b>Základní hodnota pro rok 2019</b>	<b>2020–2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby</b> vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>27,44 EUR</b>	<b>21,61 EUR</b>	<b>22,09 EUR</b>