

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2425**z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Malty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 8743)***(Jedynie teksty w języku angielskim i maltańskim są autentyczne)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

- (1) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany skuteczności działania, które muszą zawierać wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽³⁾. Z uwagi na to, że te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone przez państwa członkowskie w październiku 2019 r. zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19 w marcu 2020 r., nie uwzględniono w nich znacznego ograniczenia ruchu lotniczego ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia. Na tej podstawie państwa członkowskie przedłożyły Komisji w październiku 2021 r. projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1.⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/891 z dnia 2 czerwca 2021 r. ustanawiająca skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia (2020–2024) oraz uchylająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/903 (Dz.U. L 195 z 3.6.2021, s. 3).

- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728⁽⁶⁾ została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. W decyzji ta Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Malty na trzeci okres odniesienia, nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, i wydała zalecenia dotyczące korekty tych docelowych parametrów.
- (5) W odpowiedzi na rosyjską wojnę napastniczą wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia nałożyła środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakiegokolwiek rosyjskie osoby fizyczne lub prawne, podmioty lub organy, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad tym terytorium. Wspomniane środki ograniczające oraz przyjęte przez Rosję środki odwetowe doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczeblu całej Unii zaobserwowany wpływ na liczbę lotów był jednak ograniczony w porównaniu z radykalnym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, jakie było rezultatem wybuchu pandemii COVID-19.
- (6) W dniu 13 lipca 2022 r. władze Malty przedłożyły Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przedłożył jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania Malty.
- (8) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych z nim docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła ocenę poprzez weryfikację elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (9) W bazowej prognozie ruchu, opracowanej przez służby statystyczno-prognostyczne organizacji Eurocontrol („STATFOR”) i opublikowanej w czerwcu 2022 r., uwzględniono zmienione okoliczności, o których mowa w motywie 5. Opierając się na tej prognozie, Komisja zauważa, że nie przewiduje się, aby Malta miała doświadczyć niekorzystnych zmian dotyczących ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia w rezultacie wojny Rosji w Ukrainie.

OCENA KOMISJI

Ocena docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Malty w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej („ANSP”) na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (11) Poniżej przedstawiono lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, przedłożone przez władze Malty w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia.

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie niespójności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w projektach krajowych planów skuteczności działania i planu skuteczności działania dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej złożonych przez Belgię, Niemcy, Grecję, Francję, Cypr, Łotwę, Luksemburg, Maltę, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia oraz w sprawie wydania zaleceń w zakresie zmiany tych parametrów (Dz.U. L 135 z 12.5.2022, s. 4).

| Malta | Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, według poziomów A–D EASA | | | | |
|--|--|------|------|------|--|
| Oдноśna instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej | Cel zarządzania bezpieczeństwem | 2022 | 2023 | 2024 | Ogólnounijne docelowe parametry (2024) |
| MATS | Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa | C | C | D | C |
| | Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa | C | C | D | D |
| | Zapewnienie bezpieczeństwa | C | C | D | C |
| | Promowanie bezpieczeństwa | C | C | D | C |
| | Kultura bezpieczeństwa | C | C | C | C |

- (12) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez władze Malty w odniesieniu do MATS są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, a nawet są lepsze, jeśli chodzi o rok 2024, od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w obszarach „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa” oraz „promowanie bezpieczeństwa”.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Malty określono środki dla MATS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak wprowadzenie centrum operacji ochrony i centrum operacyjnego sieci, wdrożenie nowego oprogramowania bezpieczeństwa, zatrudnienie specjalistów ds. cyberbezpieczeństwa w celu poprawy zarządzania ryzykiem oraz szkolenie personelu w celu spełnienia wymogów w zakresie zarządzania zmianą określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373.
- (14) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11 i 13 oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku trzeciego okresu odniesienia, a mianowicie do 2024 r., docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

Ocena docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Malty w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.
- (16) W odniesieniu do roku 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska na rok 2021, określone przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r., nie mogły zostać zmodyfikowane z mocą wsteczną w skorygowanych projektach planów skuteczności działania. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.
- (17) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Malty docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska oraz analogiczne krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z planu usprawnienia europejskiej sieci tras, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii.

| Malta | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 1,80 % | 1,80 % | 1,80 % |
| Wartości odniesienia | 1,80 % | 1,80 % | 1,80 % |

- (18) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Malty docelowe parametry w zakresie środowiska są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022–2024.
- (19) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malta przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras powyżej poziomu lotu 195, projekt nowego rejonu kontrolowanego lotniska oraz nowe procedury przylotu i odlotu.
- (20) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 17–19 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.

Ocena docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości

- (21) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Malty w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.
- (22) W odniesieniu do roku 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości na rok 2021, określone przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r., nie mogły zostać zmodyfikowane z mocą wsteczną w skorygowanych projektach planów skuteczności działania. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.
- (23) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Malty docelowe parametry w zakresie przepustowości tras dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz analogiczne wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci.

| Malta | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| Wartości odniesienia | 0,01 | 0,01 | 0,01 |

- (24) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Malty docelowe parametry w zakresie przepustowości są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022–2024.

- (25) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Malta przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują zwiększenie liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego do końca trzeciego okresu odniesienia oraz wdrożenie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.
- (26) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 23–25 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

Weryfikacja projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (27) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras poprzez weryfikację projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Stwierdzono, że w przypadku Malty wspomniane docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

Ocena skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej

- (28) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Malty przedłożonym w 2021 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Malta zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (29) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie w trzecim okresie odniesienia w strefie pobierania opłat Malty, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., oraz analogiczne skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2022 r.

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2014 – wartość bazowa | 2019 – wartość bazowa | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <i>Początkowe docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)</i> | 21,50 EUR | 22,98 EUR | 44,08 EUR | 31,85 EUR | 24,83 EUR | 24,85 EUR |
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.) | 21,50 EUR | 22,98 EUR | 44,08 EUR | 27,44 EUR | 21,61 EUR | 22,09 EUR |

- (30) Komisja zauważa, że Malta skorygowała swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na okres od 2022 r. do 2024 r., co skutkuje – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym („DUC”) niższym o 12,3 % w tych trzech latach i niższym o 8,7 % dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Przedmiotowe redukcje DUC wynikają zarówno z zaktualizowanej prognozy ruchu zastosowanej w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla każdego z lat 2022–2024, jak i z korekty w dół ustalonych kosztów wyrażonych w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. dla tych lat.

- (31) Zmiany w prognozie ruchu dla każdego z lat 2022–2024 przedstawiono w poniższej tabeli. Komisja zauważa, że prognoza ruchu wykorzystana w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opiera się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r.

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------------|----------------|----------------|
| Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 714 | 957 | 1 002 |
| Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 811 | 1 006 | 1 044 |
| Różnica | + 13,6 % | + 5,1 % | + 4,3 % |

- (32) Skorygowane ustalone koszty dla każdego z lat 2022–2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.) | 23 mln EUR | 24 mln EUR | 25 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 22 mln EUR | 22 mln EUR | 23 mln EUR |
| Różnica | - 2,2 % | - 8,5 % | - 7,4 % |

- (33) Skorygowany projekt planu skuteczności działania zawiera zaktualizowaną prognozę inflacji dla Malty dla każdego z lat kalendarzowych 2022–2024, jak przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.) | 106,7 (1,8 %) | 108,8 (2,0 %) | 111,0 (2,0 %) |
| Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 109,7 (4,7 %) | 112,8 (2,8 %) | 115,1 (2,1 %) |

- (34) Ze względu na aktualizację prognozy inflacji skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym na rok 2022 pozostają w dużej mierze niezmienione. Komisja zauważa jednak, że Malta skorygowała w dół nominalne ustalone koszty na lata 2023 i 2024.

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.) | 24 mln EUR | 25 mln EUR | 27 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 24 mln EUR | 24 mln EUR | 26 mln EUR |
| Różnica | - 0,2 % | - 5,8 % | - 4,5 % |

- (35) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zaproponowanych w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Malty na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (36) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -1,0 % w trzecim okresie odniesienia jest lepsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +2,0 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (37) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +0,3 % jest lepsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to jednakże poprawę w stosunku do długookresowej tendencji DUC wynoszącej +1,6 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (38) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC dla Malty wynosząca 22,98 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 19,7 % niższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 28,64 EUR w ujęciu EUR2017.
- (39) Jak określono w motywie 36, skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej Malty skutkują tendencją DUC w trzecim okresie odniesienia, która jest znacznie lepsza od analogicznej ogólnounijnej tendencji i wykazuje spadek DUC w tym okresie odniesienia. Co więcej, jak wynika z motywu 38, Malta osiąga dobry wynik pod względem skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do swojej wartości bazowej dla roku 2019, znacznie poniżej analogicznej wartości średniej dla grupy porównawczej. Ponadto Komisja zauważa, że Malta skorygowała w dół ustalone koszty dla trzeciego okresu odniesienia, zarówno w ujęciu realnym, jak i nominalnym, planując jednocześnie obsługę dodatkowego ruchu na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu na trzeci okres odniesienia. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnej tendencji DUC w trzecim okresie odniesienia, o którym mowa w motywie 37, nie wyklucza w przypadku Malty osiągnięcia spójności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (40) W świetle powyższych uwag Komisja zauważa, że Malta odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728.
- (41) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 29–40 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

Weryfikacja skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (42) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie poprzez weryfikację docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (43) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja wyraziła wątpliwości co do docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych, zaproponowanych przez władze Malty w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., i uznała, że Malta powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je w dół. Komisja zauważa jednak, że Malta dokonała przeciwnej korekty w górę przedmiotowych docelowych parametrów, z wyjątkiem roku 2023, nie przedstawiając odnośnych uzasadnień.
- (44) Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb terminalowych Malty wynosząca +5,0 % w trzecim okresie odniesienia pozostaje wyższa niż tendencja DUC dla służb trasowych wynosząca -1,0 % w trzecim okresie odniesienia i pozostaje wyższa niż faktyczna tendencja DUC dla służb terminalowych wynosząca +0,6 %, jaką odnotowano w drugim okresie odniesienia. Ponadto tendencja DUC dla służb terminalowych w trzecim okresie odniesienia pogorszyła się w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., w którym odnotowano tendencję DUC dla służb terminalowych na poziomie +4,3 %.

- (45) W związku z tym, na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 43 i 44, Komisja stwierdza, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych Malty nadal budzą wątpliwości. Komisja podtrzymuje zatem swoją opinię, jak określono w decyzji wykonawczej (UE) 2022/728, że Malta powinna skorygować te docelowe parametry w dół lub przedstawić odpowiednie uzasadnienie tych docelowych parametrów, w tym dla dodatkowych wzrostów kosztów zastosowanych w odniesieniu do lat 2022 i 2024. Komisja zwraca się do władz Malty, aby odniosły się do tej uwagi w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Weryfikacja systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, uzupełniająca ocenę Komisji dotyczącą projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (46) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do oceny lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości Komisja dokonała weryfikacji systemów zachęt zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Malty. Komisja przeanalizowała w szczególności, czy projekty systemów zachęt spełniają podstawowe wymogi określone w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Komisja zauważa, że Malta nie wprowadziła żadnych zmian w tych systemach zachęt w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.
- (47) Jeżeli chodzi o zaproponowane przez władze Malty systemy przepustowości tras i terminali, Komisja – opierając się na opinii eksperta przedstawionej przez organ weryfikujący skuteczność działania – wyraża poważne wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które wynoszą odpowiednio 0,5 % i 0,25 % ustalonych kosztów, będą mieć jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, co jest wymogiem wynikającym z art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (48) W związku z tym władze Malty, w odniesieniu do przyjęcia ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, powinny dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, aby ustalić maksymalną kwotę strat finansowych wynikającą z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które w opinii Komisji powinny skutkować maksymalną kwotą strat finansowych nie mniejszą niż 1 % ustalonych kosztów.

PODSUMOWANIE

- (49) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Malty są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Malty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, są spójne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Malty.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Malty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w trzecim okresie odniesienia

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem**

| Malta | Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, według poziomów A-D EASA | | | |
|--|--|------|------|------|
| Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej | Cel zarządzania bezpieczeństwem | 2022 | 2023 | 2024 |
| MATS | Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa | C | C | D |
| | Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa | C | C | D |
| | Zapewnienie bezpieczeństwa | C | C | D |
| | Promowanie bezpieczeństwa | C | C | D |
| | Kultura bezpieczeństwa | C | C | C |

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA**Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii**

| Malta | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------|--------|--------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 1,80 % | 1,80 % | 1,80 % |

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI**Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot**

| Malta | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,01 | 0,01 | 0,01 |

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTO-
WEJ****Ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej**

| Strefa pobierania opłat trasowych Malty | 2014 – wartość bazowa | 2019 – wartość bazowa | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.) | 21,50 EUR | 22,98 EUR | 44,08 EUR | 27,44 EUR | 21,61 EUR | 22,09 EUR |