2025/1060

28.5.2025

SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1060

z dne 19. maja 2025

o skladnosti ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Malta predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 2922)

(Besedilo v angleškem in malteškem jeziku je edino verodostojno)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) in zlasti člena 11(3), točka (c), Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/2803 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o izvajanju enotnega evropskega neba ([2]) ter zlasti člena 58(3) Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 ([3]) ter zlasti člena 14(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin pripraviti načrte za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, vključno s cilji uspešnosti. Ti načrti morajo vključevati lokalne cilje uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za zadevno referenčno obdobje.

(2) Vseevropski cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje (2025–2029) so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki so bili do 1. oktobra 2024 predloženi Komisiji v oceno. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija od držav članic zahtevala, naj do 15. novembra 2024 predložijo posodobljene osnutke načrtov izvedbe.

(4) Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki ga je predložila Malta (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe).

(5) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe, je Komisiji predložil poročilo z nasveti glede ocene osnutkov načrtov izvedbe.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) UL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1688 z dne 12. junija 2024 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029 (UL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, in sicer na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi, po potrebi ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

(7) Komisija je svojo oceno osnutka načrta izvedbe dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi. Glede točke 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da v okviru pregleda ni izvedla podrobne analize metodologije, ki jo je Malta uporabila za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih v četrtem referenčnem obdobju. Komisija na tej stopnji še ni sprejela nobenega sklepa glede skladnosti navedene metodologije za razporeditev stroškov s točkama (e) in (f) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) ter členom 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

OCENA KOMISIJE

Ocena ciljev glede varnosti

(8) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe ocenjena v skladu s točko 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(9) Cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je Malta predlagala glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih glede upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

Malta	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D EASA**					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
MATS	varnostna politika in cilji	C	C	D	D	**D**
	obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	C	**D**
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	**D**
	spodbujanje varnosti	C	C	C	D	**D**
	kultura varnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisija je ugotovila, da so cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Malta predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa MATS, enaki vseevropskim ciljem glede varnosti za vsako koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja, vključno z letom 2029, ali višji od njih.

(11) Komisija ugotavlja, da osnutek načrta izvedbe za MATS določa ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede varnosti, kot so stalno posodabljanje integriranega sistema upravljanja in varnostnega načrta, uvedba nove programske opreme za obvladovanje tveganj in okrepljena usposabljanja na področju kibernetske varnosti.

(12) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 9, 10 in 11 bi bilo treba lokalne cilje uspešnosti glede varnosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

([5]) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10, http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

Ocena ciljev glede okolja

(13) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo ocenjena v skladu z merilom iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede okolja, ki jih je predlagala Malta, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), ki je bil pripravljen v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([6]) in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(14) Cilji uspešnosti glede okolja, ki jih je Malta predlagala za četrto referenčno obdobje, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti iz ERNIP, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, so:

Malta	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**
Referenčna vrednost	1,56 %	1,54 %	1,52 %	1,50 %	1,48 %

(15) Komisija ugotavlja, da so cilji glede okolja, ki jih je predlagala Malta, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za posamezno koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(16) Komisija ugotavlja, da je Malta v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo izvajanje čezmejnega zračnega prostora prostih rut in načrtovano zmanjšanje omejitev razpoložljivosti rut v največjem možnem obsegu.

(17) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 14, 15 in 16 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede okolja iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Ocena ciljev glede zmogljivosti

(18) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let ocenjena na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je predlagala Malta, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, ki je bil pripravljen v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe (EU) 2019/123 in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(19) Cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je Malta predlagala za četrto referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, in ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

([6]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Malta	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**
Referenčna vrednost	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01

(20) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Malta, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za posamezno koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(21) Komisija ugotavlja, da je Malta v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje svojih ciljev glede zmogljivosti na ruti. Ti ukrepi vključujejo odprtje dodatnega sektorja s strani centra območne kontrole podnevi in podaljšanje obratovalnega časa sektorja, da se zadosti predvidenemu povpraševanju po prometu.

(22) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 19, 20 in 21 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(23) V skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe s pregledom ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da navedeni cilji ne vzbujajo pomislekov.

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(24) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, je bila na podlagi meril iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Ta merila vključujejo trend ugotovljenih stroškov na enoto v četrtem referenčnem obdobju, dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem in četrtem referenčnem obdobju (2020–2029) ter izhodiščno vrednost ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v primerjavi s povprečno vrednostjo območij zaračunavanja, kjer imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa podobno delovno in gospodarsko okolje.

(25) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na ruti, ki jih je Malta predlagala za četrto referenčno obdobje, in povezane izhodiščne vrednosti so:

Malteško območje zaračunavanja na ruti	Izhodiščna vrednost za leto 2019	Izhodiščna vrednost za leto 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**24,87 EUR**	**16,72 EUR**	**17,61 EUR**	**17,01 EUR**	**18,71 EUR**	**19,48 EUR**	**21,60 EUR**

(26) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da malteški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +5,2 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(27) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju na Malti znaša – 1,6 %, kar je bolje od dolgoročnega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(28) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto na Malti znaša 16,72 EUR v realnih cenah iz leta 2022 in je za 47,7 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti 31,96 EUR v realnih cenah iz leta 2022 zadevne primerjalne skupine iz člena 7 Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(29) Očitno je, da je malteški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto boljši od ustreznega trenda na ravni Unije in da je malteška izhodiščna vrednost za leto 2024 precej pod povprečjem primerjalne skupine. Komisija zato meni, da odstopanje od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije za četrto referenčno obdobje iz uvodne izjave 26 ne izključuje skladnosti malteških ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti z vseevropskimi cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

(30) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 25 do 29 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(31) V skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe s pregledom ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da ti cilji vzbujajo pomisleke.

(32) Komisija ugotavlja, da je malteški trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki v četrtem referenčnem obdobju znaša +6,6 %, višji od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti, ki v četrtem referenčnem obdobju znaša +5,2 %, in pomeni znatno poslabšanje v primerjavi z dejanskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju znašalo – 8,1 %. Komisija ugotavlja, da je vse slabši trend ugotovljenih stroškov na enoto predvsem posledica znatnega povečanja stroškov. Ugotovljeni stroški izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih za Malto za leto 2029 naj bi bili namreč za približno 77 % višji od ravni stroškov v letu 2024, medtem ko naj bi rast prometa v enotah storitev v istem obdobju za območje zaračunavanja na terminalih po napovedih znašala približno 21 %.

(33) Komisija zato meni, da bi morala Malta v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti na terminalih za četrto referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodne izjave 32 ali navedene cilje revidirati navzdol.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(34) Glede na navedeno bi bilo treba cilje uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe Malte šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Malta predložila za četrto referenčno obdobje, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Republiko Malto.

V Bruslju, 19. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Malta, za katere je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Malta	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti**, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA)					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
MATS	varnostna politika in cilji	C	C	D	D	D
	obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	C	D
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	D
	spodbujanje varnosti	C	C	C	D	D
	kultura varnosti	C	C	C	C	C

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Malta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Malta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Malteško območje zaračunavanja na ruti	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**24,87 EUR**	**16,72 EUR**	**17,61 EUR**	**17,01 EUR**	**18,71 EUR**	**19,48 EUR**	**21,60 EUR**