ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2422

ze dne 5. prosince 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Kyprem 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) 8719)

(Pouze řecké znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(1) Podle článku 10 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají členské státy vypracovat 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 ([3]). Jelikož uvedené výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období předložené následně v říjnu 2019 členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19 v březnu 2020, nezohlednily významné snížení letového provozu v důsledku opatření, která přijaly členské státy a třetí země ke zvládnutí pandemie.

(3) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 ([4]) stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Dne 2. června 2021 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 ([5]), 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.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.
([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).
([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

(4) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ([6]) bylo určeno Belgii, Německu, Řecku, Francii, Kypru, Lotyšsku, Lucembursku, Maltě, Nizozemsku, Rumunsku a Švédsku. Pokud jde o návrh plánu výkonnosti Kypru pro třetí referenční období, Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a efektivity nákladů 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 ně 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 předložil Kypr 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 návrhu plánu výkonnosti.

(8) Podle čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila své posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cílů přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(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 Kypr zaznamená v důsledku ruské války na Ukrajině během třetího referenčního období nepříznivé změny provozu.

(10) Vzhledem k tomu, že Kypr nemá ve třetím referenčním období žádné letiště spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nejsou v jeho revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanoveny žádné místní výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby. Zjištění obsažená v tomto rozhodnutí se proto týkají pouze traťových navigačních služeb.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(11) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Kyprem 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.

([6]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kyprem, 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).

(12) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti předložené Kyprem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Kypr	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění** (úroveň A až D podle Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2022**	**2023**	**2024**	***Cíle pro celou Unii (2024)***
CYATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	**C**	***C***
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	**D**	***D***
	Zajištění bezpečnosti	C	C	**C**	***C***
	Podpora bezpečnosti	C	C	**C**	***C***
	Kultura bezpečnosti	C	C	**C**	***C***

(13) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Kyprem pro poskytovatele letových navigačních služeb, a sice CYPRUS Air Navigation Services (dále jen „CYATS“), jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro každý rok referenčního období.

(14) Komise konstatuje, že revidovaný návrh výkonnosti stanoví opatření pro CYATS k dosažení místních bezpečnostních cílů, jako je přezkum a aktualizace procesů řízení změn, pokyny pro politiky spravedlivého posuzování a zvýšení počtu zaměstnanců na podporu plnění bezpečnostních cílů.

(15) Na základě zjištění uvedených ve (12). až (14). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném 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

(16) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Kyprem 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 návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity 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.

(17) Pokud jde o kalendářní 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 kalendářní roky 2022, 2023 a 2024.

(18) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Kyprem 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:

Kypr	2022	2023	2024
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**3,84 %**	**3,84 %**	**3,84 %**
Referenční hodnoty	3,84 %	3,84 %	3,84 %

(19) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí předložené Kyprem jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024.

(20) Komise bere na vědomí, že Kypr v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložil opatření pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí, které především splňují již existující právní požadavky podle práva Unie a zahrnují plán přechodu na navigaci založenou na výkonnosti do roku 2024, provedení fáze 1 vzdušného prostoru volných tratí na Kypru („NICFRA“) v březnu 2023 mezi letovými hladinami 205 a 660, jakož i pokračující zdokonalování sítě tratí v letové informační oblasti Nikósie.

(21) Na základě zjištění uvedených v (18)., 19. a (20). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení revidovaných výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(22) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla k závěru, že navrhované cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021, pokud jde o průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu („ATFM“) na let, nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Kypr navrhl revidované cíle v oblasti traťové kapacity jako součást svého revidovaného návrhu plánu výkonnosti.

(23) Pokud jde o kalendářní 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 v oblasti kapacity pro rok 2021 stanovené členskými státy v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován za kalendářní roky 2022, 2023 a 2024.

(24) Níže uvedená tabulka uvádí původní návrhy výkonnostních cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb pro třetí referenční období pro kyperskou oblast zpoplatnění, jak jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021, revidované výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti a odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě dostupného v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021.

Kypr	2022	2023	2024
Původní cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb (uvedené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021), vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	*0,30*	*0,40*	*0,30*
Revidované cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,16**	**0,15**	**0,15**
Referenční hodnoty	0,16	0,15	0,15

(25) Soulad revidovaných cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložených Kyprem byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 porovnáním těchto cílů s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici dne 2. června 2021. Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity předložené Kyprem jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024.

(26) Komise konstatuje, že Kypr v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložil opatření pro dosažení místních cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb. Tato opatření zahrnují nábor nových řídících letového provozu (dále jen „ATCO“), který umožní zvýšení počtu ekvivalentů ATCO na plný úvazek ve službě v oblastním středisku řízení. Kypr v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zejména uvádí, že v prosinci 2021 bylo dosaženo dohody s orgány profesního zastoupení zaměstnanců s cílem zlepšit odbornou přípravu ATCO a zvýšit flexibilitu jejich pracovní doby. Komise rovněž podotýká, že Kypr revidoval svůj původní plán ATCO v provozu na kalendářní roky 2022 a 2023, což přinese další čtyři ekvivalenty plného pracovního úvazku plánované na tyto dva kalendářní roky. Revidovaný návrh plánu výkonnosti navíc předpokládá významné investice do modernizace infrastruktury uspořádání letového provozu s cílem umožnit provoz dalších sektorů řízení letového provozu a provádět program provozní excelence ve spolupráci s manažerem struktury vzdušného prostoru, opatření pro restrukturalizaci vzdušného prostoru a opatření ke zlepšení toku letového provozu a řízení kapacity.

(27) Komise konstatuje, že ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2021 předložil Kypr dodatečná relevantní opatření ke zvýšení kapacity, která jsou rovněž doporučena v operačním plánu sítě ze září 2021.

(28) S ohledem na výše uvedené připomínky se Komise domnívá, že Kypr odpovídajícím způsobem zohlednil doporučení stanovená v článku 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2022/728, pokud jde o revizi jeho výkonnostních cílů v oblasti kapacity.

(29) Na základě zjištění uvedených ve (24). až (28). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

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

(30) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla k závěru, že navrhované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Kypr navrhl revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby jako součást svého revidovaného návrhu plánu výkonnosti.

(31) Níže uvedená tabulka uvádí původní výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby v třetím referenčním období pro kyperskou 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.

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**Základní hodnota pro rok 2014**	**Základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
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)	*32,94 EUR*	*26,61 EUR*	*49,85 EUR*	*34,14 EUR*	*32,52 EUR*	*32,26 EUR*
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**30,92 EUR**	**29,35 EUR**	**29,11 EUR**

(32) Komise konstatuje, že Kypr revidoval 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 9,7 % během těchto kalendářních let a nižším o 6,6 % během třetího referenčního období jako celku. Tato snížení stanovených jednotkových nákladů vyplývají jak z vyšší prognózy provozu použité v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024, tak z revize stanovených nákladů vyjádřených v reálných hodnotách v cenách z roku 2017 pro tyto kalendářní roky směrem dolů.

(33) Změny prognózy provozu na kalendářní roky 2022, 2023 a 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.

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní prognóza provozu (obsažená v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	*1 789*	*2 083*	*2 169*
Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**1 837**	**2 129**	**2 235**
Rozdíl	**+ 2,7 %**	**+ 2,2 %**	**+ 3,0 %**

(34) Revidované stanovené náklady na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 vyjádřené v reálných cenách z roku 2017 jsou uvedeny v následující tabulce.

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*61 mil.W EUR*	*68 mil. EUR*	*70 mil. EUR*
Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**57 mil. EUR**	**62 mil. EUR**	**65 mil. EUR**
Rozdíl	**– 7,0 %**	**– 7,8 %**	**– 7,0 %**

(35) Revidovaný návrh plánu výkonnosti zahrnuje aktualizovanou prognózu inflace pro Kypr na kalendářní roky 2022, 2023 a 2024, jak je uvedena v následující tabulce.

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní inflační index s předpokládanou meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*102,6 (0,8 %)*	*103,8 (1,2 %)*	*105,3 (1,4 %)*
Revidovaný inflační index s meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**109,1 (5,3 %)**	**111,6 (2,3 %)**	**113,9 (2,0 %)**

(36) Komise konstatuje, že stanovené náklady Kypru v nominálním vyjádření pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 jsou nižší než v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021, a to navzdory revizi prognózy inflace směrem nahoru.

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*62 mil. EUR*	*69 mil. EUR*	*72 mil. EUR*
Revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**60 mil. EUR**	**67 mil. EUR**	**71 mil. EUR**
Rozdíl	**– 3,1 %**	**– 3,2 %**	**– 2,1 %**

(37) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Kyprem na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(38) 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 +2,3 % ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %. Komise konstatuje, že to však představuje zlepšení oproti vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +4,9 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.

(39) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 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 –1,4 % ve druhém a třetím referenčním období překonává dlouhodobý vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %. Komise konstatuje, že to představuje zlepšení oproti dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši –0,2 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.

(40) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota Kypru pro stanovené jednotkové náklady ve výši 26,61 EUR vyjádřená v cenách z roku 2017 je o 4,7 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 27,91 EUR, vyjádřeno v cenách z roku 2017.

(41) Jak je uvedeno v (39). bodě odůvodnění, revidované cíle Kypru v oblasti efektivity nákladů vedou k dlouhodobému trendu stanovených jednotkových nákladů, který překonává odpovídající trend pro celou Unii. Kromě toho jsou revidované stanovené jednotkové náklady Kypru na rok 2024 nižší než základní hodnota pro rok 2014, což prokazuje snížení stanovených jednotkových nákladů ve druhém a třetím referenčním období. Pokud jde o (40). bod odůvodnění, Kypr vykazuje dobrou výkonnost v oblasti efektivity nákladů s ohledem na základní hodnotu pro rok 2019, která je nižší než odpovídající průměr srovnávací skupiny. V neposlední řadě Komise konstatuje, že Kypr ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti snížil stanovené náklady pro třetí referenční období 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 vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období uvedená v (38). bodě odůvodnění nebrání v případě Kypru v konstatování souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(42) Komise se tudíž domnívá, že Kypr odpovídajícím způsobem zohlednil doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2022/728, pokud jde o revizi jeho výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů.

(43) Na základě zjištění uvedených ve (31). až (42). bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

ZÁVĚRY

(44) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Kyprem 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 Kyperské republice.

V Bruselu dne 5. prosince 2022.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

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

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Kypr	**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**
CYATS	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Kypr	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**3,84 %**	**3,84 %**	**3,84 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Kypr	**2022**	**2023**	**2024**
Revidované cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,16**	**0,15**	**0,15**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Kyperská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**Základní hodnota pro rok 2014**	**Základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**30,92 EUR**	**29,35 EUR**	**29,11 EUR**