

DECYZJE

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/317 ⁽²⁾ określono szczegółowe zasady i procedury wdrażania systemu skuteczności działania i opłat oraz ustalono, że trzeci okres odniesienia („OO3”) dla systemu skuteczności działania i opłat obejmuje lata kalendarzowe 2020–2024.
- (2) Pandemia COVID-19 doprowadziła do znacznego spadku ruchu lotniczego od pierwszego kwartału roku kalendarzowego 2020 z powodu środków wprowadzonych przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu jej powstrzymania. Mimo że od tego czasu kryzys związany z COVID-19 wciąż wywierał duży wpływ na transport lotniczy, spodziewane jest stopniowe ożywienie tego sektora w OO3. Utrzymuje się jednak znaczna niepewność co do tempa i intensywności ożywienia, które zależą będzie od rozwoju sytuacji sanitarnej i gospodarczej w Unii i na całym świecie.
- (3) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na OO3 zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽³⁾. Ponieważ ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania przyjęte następnie przez państwa członkowskie zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19, nie mogły one uwzględniać spowodowanych tą sytuacją znacznie zmienionych okoliczności w transporcie lotniczym.
- (4) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące OO3 stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (5) Na mocy art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 Komisja jest zobowiązana do przyjęcia do dnia 1 maja 2021 r. skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na OO3. Zgodnie z art. 9 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wraz z przyjęciem ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja ma dokonać przeglądu następujących wartości: ogólnounijnej „wartości bazowej kosztów ustalonych”, ogólnounijnej „wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego”, progów alarmowych, po przekroczeniu których państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w planach skuteczności działania, oraz grup porównawczych obejmujących instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym.
- (6) Określając w niniejszej decyzji skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na OO3, uwzględniono informacje otrzymane od organu weryfikującego skuteczność działania (PRB), menedżera sieci, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i krajowych organów nadzoru oraz wzięto pod uwagę wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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 (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).

- (7) Skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na OO3 zawarte w niniejszej decyzji opierają się na danych obejmujących państwa członkowskie, Norwegię i Szwajcarię.
- (8) Założenia dotyczące ruchu stanowiące podstawę niniejszej decyzji wyrażono jako liczbę operacji lotniczych wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) oraz liczbę jednostek usługowych w oparciu o prognozę ruchu na trasach z dnia 4 listopada 2020 r. sporządzoną przez służby statystyczno-prognostyczne (STATFOR) organizacji Eurocontrol. Ze względu na zmianę terminologii po stronie STATFOR scenariusz pośredni lub „scenariusz 2” uznaje się za „prognozę bazową STATFOR” w rozumieniu art. 9 ust. 3 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Ta prognoza ruchu na trasach zakłada 4 455 611 operacji lotniczych IFR i 52 594 913 jednostek usługowych na trasach w 2020 r., 5 153 494 operacje lotnicze IFR i 57 373 113 jednostek usługowych w 2021 r., 7 303 402 operacje lotnicze IFR i 86 656 2733 jednostki usługowe w 2022 r., 8 326 704 operacje lotnicze IFR i 101 925 348 jednostek usługowych w 2023 r. oraz 9 326 147 operacji lotniczych IFR i 116 358 421 jednostek usługowych w 2024 r.
- (9) Przy ustalaniu ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania należy uwzględnić kwestie związane z gospodarką, bezpieczeństwem i środowiskiem oraz uwarunkowania eksploatacyjne, a także współzależności lub kompromisy pomiędzy kluczowymi obszarami skuteczności działania. Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej i przepustowości powinny rzeczywiście uwzględniać związek między kosztami zapewnienia dodatkowej przepustowości a ulepszeniami osiągniętymi dzięki poniesieniu tych kosztów. Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska powinny uwzględniać fakt, że środki operacyjne w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) mające na celu zminimalizowanie zużycia paliwa, a tym samym ograniczenie emisji, nie zawsze mogą być realizowane w praktyce. Wynika to z ograniczeń operacyjnych związanych zwłaszcza z bezpieczną separacją między statkami powietrznymi oraz dostępną zdolnością zarządzania ruchem lotniczym. Ponadto docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa powinny uwzględniać fakt, że celem nadrzędnym jest zapewnienie służb żeglugi powietrznej w bezpieczny sposób, a bezpieczeństwo należy w pełni uwzględniać w planowaniu działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (10) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na OO3 zostały określone w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 w odniesieniu do poziomu skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, który instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mają osiągnąć w ostatnim roku OO3, tj. w roku 2024. Te docelowe parametry należy utrzymać. Gwałtowny spadek ruchu lotniczego spowodowany kryzysem związanym z COVID-19 oraz wynikająca z niego znaczna krótkoterminowa zmienność liczby lotów nie powinny prowadzić do pogorszenia skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Planowana poprawa skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinna być nadal realizowana podczas OO3.
- (11) Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na OO3 w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska i przepustowości powinna być perspektywiczna i powinna obejmować pozostałą część okresu odniesienia, w tym rok kalendarzowy 2021.
- (12) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska i przepustowości określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903. Tych docelowych parametrów nie należy korygować ani włączać do niniejszej decyzji, biorąc pod uwagę fakt, że upłynął okres ich stosowania, a ich wdrożenie stało się ostateczne, co uniemożliwia dokonanie dostosowań z mocą wsteczną.
- (13) W ramach korekty ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska na pozostałe lata OO3, mierzonych jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, należy uwzględnić poziom skuteczności działania osiągnięty w drugim okresie odniesienia i w roku kalendarzowym 2020 oraz środki wdrożone w celu optymalizacji operacji ATM. Należy zwrócić szczególną uwagę na wpływ kryzysu związanego z COVID-19 na horyzontalną efektywność lotu.
- (14) Dane dotyczące faktycznej operacyjnej skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w 2019 r. pokazują, na poziomie ogólnounijnym, statystycznie istotną korelację między niedoborami przepustowości, jakich doświadczają niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a przedłużeniem tras lotu. Korelacja ta wiązała się z dłuższymi faktycznymi trasami obsługiwanymi w miesiącach kalendarzowych, w których odnotowano wysoki poziom opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM), natomiast horyzontalna efektywność lotu wyraźnie się poprawiła w miesiącach kalendarzowych z mniejszymi opóźnieniami w zakresie ATFM. To spostrzeżenie potwierdza się również w odniesieniu do roku 2020, w którym zaobserwowano horyzontalną nieefektywność lotu wynoszącą 2,51 % dla całego roku i 2,13 % w okresie od marca do grudnia, po wybuchu pandemii COVID-19.

- (15) Kryzys związany z COVID-19 nie powinien spowalniać wprowadzania ulepszeń strukturalnych w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska, które mają w szczególności obejmować finalizację wdrożenia przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras. W połączeniu ze stopniową realizacją działań w zakresie transgranicznej swobody planowania tras może to doprowadzić do planowania bardziej bezpośrednich tras oraz powinno zmniejszyć liczbę mil morskich przebytych w ruchu lotniczym i emisje spowodowane przez ruch lotniczy; trwałej redukcji może tym samym ulec intensywność emisji dwutlenku węgla przez lotnictwo. W świetle niższych poziomów ruchu spodziewanych w OO3, które powinny umożliwić dodatkową poprawę efektywności lotów, należy dokonać korekty ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska na lata 2021 i 2022 w celu dalszego ograniczenia wpływu ATM na efektywność środowiskową. Docelowe parametry na lata 2023 i 2024 należy jednak utrzymać, biorąc pod uwagę spodziewane ożywienie ruchu lotniczego pod koniec OO3, a także wpływ na horyzontalną efektywność lotu wywierany przez elementy, które pozostają poza kontrolą instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w tym planowanie lotów i decyzje operacyjne użytkowników przestrzeni powietrznej.
- (16) Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, mierzonych jako średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot, związane ze służbami żeglugi powietrznej, powinna uwzględniać poziom skuteczności działania osiągnięty w drugim okresie odniesienia oraz w roku kalendarzowym 2020. Należy zwrócić szczególną uwagę na wpływ kryzysu związanego z COVID-19 na opóźnienia ATFM na trasie.
- (17) W latach poprzedzających OO3 zdolności strukturalne i kwestie kadrowe były przyczyną wysokiego poziomu opóźnień ATFM w wielu państwach członkowskich w kontekście silnego i stałego wzrostu ruchu. Faktyczne opóźnienie ATFM przypadające na lot w roku kalendarzowym 2020 wyniosło 0,35 minuty na lot, podczas gdy w 2019 r. analogiczne opóźnienie ATFM osiągnęło 1,67 minuty na lot.
- (18) Wobec znacznego ograniczenia ruchu instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny dążyć do utrzymania opóźnień ATFM w 2021 r. na poziomie nieprzekraczającym rzeczywistej wartości z 2020 r. W trzech kolejnych latach OO3, w których ruch stopniowo powróci do poziomu sprzed kryzysu, ogólnounijne docelowe parametry przepustowości należy ustalić z uwzględnieniem optymalnego dla całego systemu średniego opóźnienia ATFM przypadającego na lot. Ponadto uzasadnione jest oczekiwanie, że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej będą w stanie zapewnić odpowiednią przepustowość, aby zaspokoić zapotrzebowanie na ruch lotniczy w całym OO3, przy jednoczesnym rozwiązywaniu problemów strukturalnych związanych z przepustowością w celu przygotowania się do większego zapotrzebowania na ruch po upływie OO3.
- (19) W odniesieniu do lat kalendarzowych 2020 i 2021 rozporządzenie wykonawcze (UE) 2020/1627 zawiera wymóg, aby lata te ująć jako jeden okres do celów korekty ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej, wyrażonych jako wartość procentowa i odzwierciedlających zmianę w ujęciu rok do roku średniego ogólnounijnego „ustalonego kosztu jednostkowego” (DUC) trasowych służb żeglugi powietrznej, na zasadzie odstępstwa od rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w którym określono roczne wartości docelowe.
- (20) Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej powinna uwzględniać osiągniętą faktyczną skuteczność działania, w tym faktyczne koszty poniesione przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i państwa członkowskie w poprzednich okresach odniesienia oraz najnowsze dostępne informacje dotyczące roku kalendarzowego 2020.
- (21) Ogólnounijne wartości bazowe dla OO3 zawarte w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 zostały ustalone na podstawie szacunków i prognoz dotyczących kosztów i ruchu, wobec braku rzeczywistych danych za rok kalendarzowy 2019. W związku z tym te wartości bazowe należy skorygować w celu dokładnego odzwierciedlenia kosztów rzeczywistych i jednostek usługowych zarejestrowanych w 2019 r. na poziomie ogólnounijnym.
- (22) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej na OO3, określone w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, opierały się na założeniu, że ruch będzie stale rósł w całym okresie odniesienia, prowadząc do wzrostu kosztów dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w związku z zapewnianiem dodatkowej przepustowości. Ponieważ te założenia dotyczące ruchu zostały znacznie skorygowane w dół w wyniku kryzysu związanego z COVID-19, poziom całkowitych ustalonych kosztów należy również zmienić w odpowiedzi na tę niekorzystną sytuację.
- (23) Najnowsze szacunki dotyczące kosztów rzeczywistych na rok kalendarzowy 2020 wskazują, na poziomie ogólnounijnym, spadek o 1 % w stosunku do poziomu z 2019 r. w porównaniu z obniżeniem o 58 % w ujęciu rok do roku w przypadku jednostek usługowych. Zrozumiałe jest, że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie są w stanie w pełni dostosować swoich podstaw kosztowych do tak bezprecedensowego spadku natężenia ruchu, ze względu na wysoki udział kosztów stałych i obowiązek stałego utrzymywania dostępności służb.
- (24) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny jednak wprowadzić współmierne do zaistniałej sytuacji środki w celu poprawy swojej efektywności kosztowej w OO3 oraz wykorzystać całą synergię i wszystkie przyrosty wydajności dostępne dzięki inicjatywom w zakresie współpracy transgranicznej i restrukturyzacji. Priorytetowo należy dążyć do zmian strukturalnych, w tym do przyrostów wydajności możliwych dzięki nowym rozwiązaniom technologicznym zawartym w centralnym planie ATM oraz racjonalizacji nadmiarowej infrastruktury łączności, nawigacji i nadzoru. Dalsze oszczędności kosztów powinny być możliwe w odniesieniu do kosztów pracy w godzinach nadliczbowych, co do których oczekuje się, że w OO3 pozostaną one bardzo ograniczone.

- (25) Z prognozowanych szacunków kosztów dla OO3 otrzymanych przez Komisję wynika, że łączne koszty w OO3 przewyższą koszty rzeczywiste OO2 o 8 %. Należy zauważyć, że dane perspektywiczne wykazywały w przeszłości przeszacowanie kosztów faktycznie ponoszonych w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. W przypadku OO2 oznaczało to przeszacowanie kosztów o średnio 8 %. Można założyć, że perspektywiczne dane dotyczące kosztów w odniesieniu do OO3 zawierają podobny margines i nie uwzględniają jeszcze możliwości uzyskania dodatkowego zwiększenia efektywności kosztowej.
- (26) W związku z tym należy oczekiwać, że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dostosują w odpowiedni sposób swoje podstawy kosztowe w odpowiedzi na zmniejszone zapotrzebowanie na ruch lotniczy w OO3, oraz że w związku z tym ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej na OO3 powinny opierać się na założeniu, iż ogólnounijne koszty ustalone w latach 2020 i 2021 ujętych łącznie nie przekraczają w średnim ujęciu 97 % ogólnounijnych kosztów rzeczywistych zarejestrowanych w odniesieniu do roku kalendarzowego 2019, a w latach 2022, 2023 i 2024 ogólnounijne koszty ustalone nie przekraczają odpowiednio 94 %, 96 % i 97 % ogólnounijnych kosztów rzeczywistych zarejestrowanych w odniesieniu do roku kalendarzowego 2019.
- (27) Na podstawie analizy przeprowadzonej przez PRB ten poziom ogólnounijnych kosztów ustalonych powinien umożliwić instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej zapewnienie niezbędnej przepustowości w OO3 oraz wdrożenie środków niezbędnych do uwzględnienia przyszłego wzrostu natężenia ruchu, w tym zabezpieczenie odpowiednich zasobów i szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego oraz inwestycje w nowoczesne technologie. Ponadto rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/317 dopuszcza możliwe odstępstwa od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej, jeżeli odstępstwa te zostaną uznane za uzasadnione środkami restrukturyzacyjnymi, których wdrożenie przyniesie użytkownikom przestrzeni powietrznej korzyści netto najpóźniej w następnym okresie odniesienia. W związku z tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny być w stanie reagować na okoliczności wynikające z kryzysu związanego z COVID-19, a jednocześnie budować zdolności w celu zaspokojenia przyszłego zapotrzebowania na ruch lotniczy i zajmować się kwestiami strukturalnymi mającymi wpływ na operacyjną skuteczność działania.
- (28) Progi alarmowe dla OO3, po przekroczeniu których państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w ich planach skuteczności działania, należy utrzymać na poziomach określonych w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903. Uznaje się, że te progi alarmowe będą nadal odpowiednie, ponieważ uwzględniają racjonalny poziom zmian w ruchu w stosunku do bazowej prognozy ruchu STATFOR („scenariusz 2”) opublikowanej w listopadzie 2020 r., a jednocześnie dają państwom członkowskim możliwość zwrócenia się o korektę swoich lokalnych planów skuteczności działania w przypadku ewoluowania faktycznego ruchu raczej zgodnie z prognozą STATFOR zakładającą wysokie wartości („scenariusz 1”) lub z prognozą STATFOR zakładającą niskie wartości („scenariusz 3”).
- (29) Grupy porównawcze obejmujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym, określone w art. 7 lit. a) decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, są wykorzystywane w ramach oceny projektów planów skuteczności działania, w szczególności w celu porównania wartości bazowych DUC w odpowiednich strefach pobierania opłat. Jest jasne, że grupy te odzwierciedlają sytuację przed rozpoczęciem OO3, a zatem skład tych grup, określony w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, powinien zostać utrzymany.
- (30) Należy uchylić decyzję wykonawczą (UE) 2019/903.
- (31) Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej nie wydał opinii. Uznano, że niezbędny jest akt wykonawczy, i przewodniczący przedłożył komitetowi odwoławczemu projekt aktu wykonawczego do dalszego rozpatrzenia. Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu odwoławczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa, ustalone w odniesieniu do kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 1 pkt 1.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które to parametry instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego mają osiągnąć do końca 2024 r., ustala się na następujących poziomach skuteczności zarządzania bezpieczeństwem:

- a) co najmniej poziom C w przypadku celów zarządzania bezpieczeństwem: „kultura bezpieczeństwa”, „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa” oraz „promowanie bezpieczeństwa”;
- b) co najmniej poziom D w przypadku celu zarządzania bezpieczeństwem „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”.

Artykuł 2

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska, ustalone w odniesieniu do kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 1 pkt 2.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wyrażane są jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oraz mierzone jako przeciętna dodatkowa odległość przebyta w porównaniu z odległością po ortodromie i nie przekraczają następujących wartości procentowych: 2,37 % w 2021 r., 2,37 % w 2022 r., 2,40 % w 2023 r. i 2,40 % w 2024 r.

Artykuł 3

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości

Ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, ustalonymi w odniesieniu do kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 1 pkt 3.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jest średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) na trasie związane ze służbami żeglugi powietrznej, wynoszące maksymalnie 0,35 minuty na lot w 2021 r., 0,5 minuty na lot w 2022 r., 0,5 minuty na lot w 2023 r. oraz 0,5 minuty na lot w 2024 r.

Artykuł 4

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej

1. Ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, ustalonymi w odniesieniu do kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 1 pkt 4.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 i podlegającymi, w odniesieniu do lat kalendarzowych 2020 i 2021, przepisom art. 2 ust. 4 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627, jest zmiana w ujęciu rok do roku średniego ogólnounijnego ustalonego kosztu jednostkowego (DUC) trasowych służb żeglugi powietrznej:
 - a) w odniesieniu do połączonych lat kalendarzowych 2020 i 2021, dla których oblicza się jeden średni DUC zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627: zmiana o +120,1 % w stosunku do ogólnounijnej wartości bazowej DUC dla DUC określonej w ust. 3;
 - b) w odniesieniu do roku kalendarzowego 2022: zmiana o -38,5 % w stosunku do jednego średniego ogólnounijnego DUC dla lat kalendarzowych 2020 i 2021 łącznie, obliczona zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627;
 - c) w odniesieniu do roku kalendarzowego 2023: zmiana o -13,2 % w stosunku do średniego ogólnounijnego DUC w roku kalendarzowym 2022;
 - d) w odniesieniu do roku kalendarzowego 2024: zmiana o -11,5 % w stosunku do średniego ogólnounijnego DUC w roku kalendarzowym 2023.
2. Ogólnounijną wartość bazową kosztów ustalonych ustala się na 6 265 631 152 EUR w ujęciu EUR2017.
3. Ogólnounijną wartość bazową DUC ustala się na 50,23 EUR w ujęciu EUR2017.

Artykuł 5

Progi alarmowe

1. Państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę przynajmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planach skuteczności działania, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w przypadku gdy:
 - a) w trakcie danego roku kalendarzowego faktyczne natężenie ruchu, odnotowane przez Eurocontrol, odbiega od prognozy ruchu ujętej w planie skuteczności działania przyjętym zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 o co najmniej 10 % operacji lotniczych IFR;
 - b) w trakcie danego roku kalendarzowego faktyczne natężenie ruchu, odnotowane przez Eurocontrol, odbiega od prognozy ruchu ujętej w planie skuteczności działania przyjętym zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 o co najmniej 10 % jednostek usługowych.

2. Państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę przynajmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planach skuteczności działania, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w przypadku gdy zmiana w wartościach odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci na podstawie art. 9 ust. 4 lit. a) i art. 9 ust. 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽³⁾, w porównaniu z wartościami odniesienia z najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania, wynosi co najmniej:

- a) 0,05 minuty opóźnienia ATFM na trasie, jeżeli wartość odniesienia w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania wynosi mniej niż 0,2 minuty opóźnienia ATFM na trasie; lub
- b) 0,04 minuty opóźnienia ATFM na trasie powiększone o 5 % wartości odniesienia w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania, jeżeli wartość odniesienia wynosi co najmniej 0,2 minuty opóźnienia ATFM na trasie.

Artykuł 6

Grupy porównawcze

Grupy porównawcze obejmujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym, służące ocenie docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, ustanawia się w następujący sposób:

- a) grupa A: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Niemiec, Francji, Hiszpanii i Włoch;
- b) grupa B: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Norwegii, ze Szwecji, z Danii, Finlandii i Irlandii;
- c) grupa C: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Czech, Chorwacji, ze Słowenii, z Węgier, ze Słowacji, z Bułgarii, Polski, Rumunii i Portugalii;
- d) grupa D: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Cypru, Malty, Estonii, Łotwy, Litwy i Grecji;
- e) grupa E: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Austrii, Szwajcarii, Belgii–Luksemburga i Niderlandów.

Artykuł 7

Uchylenie

Decyzja wykonawcza (UE) 2019/903 traci moc.

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 czerwca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1).