

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2426**z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Łotwy 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) 8718)***(Jedynie tekst w języku łotewskim jest autentyczny)****(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) – 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 wspomniane 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⁾ 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).⁽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 Łotwy 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, w tym Łotwa, dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczęblu 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 Łotwy przedłożyły 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 Łotwy.
- (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 Łotwy 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 odnośnie do ruchu lotniczego europejskiej przestrzeni powietrznej. Opierając się na tej prognozie, Komisja zauważa, że Łotwa nadal stoi w obliczu znacznego pogorszenia perspektyw ruchu w pozostałej części trzeciego okresu odniesienia w rezultacie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie. Z uwagi na to, że wspomniane zmienione okoliczności mają istotny wpływ na docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwy, należy je uwzględnić przy ocenie zawartych w nim lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

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 Łotwy 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 zaproponowane przez władze Malty lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa 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).

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

- (12) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez władze Łotwy w odniesieniu do LGS są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, a nawet są lepsze, jeśli chodzi o lata 2023 i 2024, od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w obszarach „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa”, „promowanie bezpieczeństwa” oraz „kultura bezpieczeństwa”.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Łotwy określono środki dla LGS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak regularne szkolenie personelu, weryfikacja procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem, ewaluacje procesów bezpieczeństwa i polityki „just culture”, symulowane ćwiczenia, upowszechnienie danych dotyczących bezpieczeństwa oraz uwzględnienie zasad zarządzania bezpieczeństwem w planowaniu biznesowym i podejmowaniu decyzji.
- (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 Łotwy 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 Łotwy 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 Łotwy 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 Łotwy 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.

Łotwa	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,25 %	1,25 %	1,25 %
Wartości odniesienia	1,25 %	1,25 %	1,25 %

- (18) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Łotwy 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 Łotwa przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które zasadniczo spełniają istniejące już wymogi prawne wynikające z przepisów unijnych i obejmują wdrożenie wspólnego procesu decyzyjnego w portach lotniczych, przyjęcie procedur nawigacji opartej na charakterystykach, a także wdrożenie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.
- (20) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 17–19 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwy 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 Łotwy 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 Łotwy 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 Łotwy 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.

Łotwa	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,03	0,03	0,03
Wartości odniesienia	0,03	0,03	0,03

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

- (25) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwa przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te odnoszą się do kontrolerów ruchu lotniczego i obejmują nowy program szkoleń, a także poprawę zatrudnienia w różnych scenariuszach sektorowych. Komisja zauważa, że w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania Łotwy przedłożonego w 2021 r. instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, LGS, zmniejszyła planowaną liczbę ekwiwalentów pełnego czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego w operacjach na lata 2022–2024 ze względu na zmianę okoliczności przedstawioną w motywach 5 i 9.
- (26) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 23–25 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwy należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

Weryfikacja 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 Łotwy wspomniane docelowe parametry nie budzą żadnych wątpliwości.

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

- (28) Odnośnie do motywu 4 w decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Łotwy przedłożonym w 2021 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Łotwa 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 Łotwy, 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 Łotwy	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>	27,9-0 EUR	23,6-1 EUR	40,0-7 EUR	31,2-8 EUR	29,1-4 EUR	26,83 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.)	27,9-0 EUR	23,6-1 EUR	40,0-7 EUR	38,0-4 EUR	35,6-2 EUR	33,59 EUR

- (30) Komisja zauważa, że Łotwa 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”) wyższym o 23,0 % w tych trzech latach i wyższym o 16,4 % dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Wspomniane wzrosty DUC wynikają ze znacznego pogorszenia prognozy ruchu, które zostało spowodowane zmniejszeniem ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Łotwy w rezultacie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, o czym mowa w motywach 5 i 9. Niższa liczba prognozowanych jednostek usługowych dla każdego z lat 2022–2024 została jednak częściowo zrekompensovana przez Łotwę poprzez obniżenie ustalonych kosztów.

- (31) Komisja zauważa, że założenia dotyczące ruchu zastosowane w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opierają się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r. Trasowe jednostki usługowe prognozowane dla strefy pobierania opłat dla każdego z lat 2022–2024 w porównaniu z danymi liczbowymi zawartymi w projekcie planu skuteczności działania przedstawiono w poniższej tabeli.

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2022	2023	2024
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	736	842	906
Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	466	548	570
Różnica	- 36,7 %	- 34,9 %	- 37,1 %

- (32) W porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. roczne redukcje liczby jednostek usługowych dla każdego z lat 2022–2024 mieszczą się w przedziale od -35 % do -37 %. W związku z tym oczekuje się, że w 2024 r. trasowe jednostki usługowe dla Łotwy pozostaną o 40,1 % niższe od poziomu sprzed pandemii (rok 2019), podczas gdy w bazowej prognozie ruchu STATFOR z października 2021 r. przewidywano wcześniej, że przekroczą poziom sprzed pandemii o 11,4 %.
- (33) Jak pokazano w tabeli poniżej, nie przewiduje się jednak, aby ilość lotów wykonywanych w przestrzeni powietrznej Łotwy zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) spadała w takim samym tempie co trasowe jednostki usługowe. Rozbieżność ta wynika ze znacznego zmniejszenia liczby przelotów, co generuje średnio proporcjonalnie większą liczbę trasowych jednostek usługowych niż operacje przylotu lub odlotu z portów lotniczych na Łotwie.

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2022	2023	2024
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach operacji IFR</i>	229	262	282
Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach operacji IFR	177	213	221
Różnica	- 22,8 %	- 18,8 %	- 21,7 %

- (34) Komisja zauważa zatem, że nie przewiduje się zmniejszenia obciążenia pracą instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, które wynika z kontrolowanych operacji lotniczych, w powiązaniu z obniżką przychodów wynikającą z mniejszej liczby trasowych jednostek usługowych.
- (35) Skorygowane ustalone koszty na lata 2022–2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli. Komisja zauważa, że Łotwa skorygowała w dół ustalone koszty w ujęciu realnym dla każdego z tych lat.

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2022	2023	2024
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	23 mln EUR	24,5 mln EUR	24,3 mln EUR

Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	18 mln EUR	20 mln EUR	19 mln EUR
Różnica	- 23,0 %	- 20,4 %	- 21,3 %

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

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	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.)	110,0 (2,2 %)	112,1 (1,9 %)	114,5 (2,1 %)
Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	119,7 (10,0 %)	124,3 (3,9 %)	128,1 (3,1 %)

- (37) W poniższej tabeli przedstawiono ustalone koszty w ujęciu nominalnym dla każdego z lat 2022–2024. Komisja zauważa, że Łotwa skorygowała w dół nominalne ustalone koszty na lata 2023 i 2024 pomimo korekty w górę prognozy dotyczącej inflacji.

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2022	2023	2024
Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)	24,7 mln EUR	26,7 mln EUR	26,9 mln EUR
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	20 mln EUR	23 mln EUR	23 mln EUR
Różnica	- 18,9 %	- 14,9 %	- 15,2 %

- (38) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez władze Łotwy skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (39) 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 +9,2 % w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że oznacza to pogorszenie w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +3,3 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (40) 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 +2,1 % jest lepsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że oznacza to pogorszenie sytuacji w stosunku do długookresowej tendencji DUC wynoszącej -0,4 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (41) Odnośnie do motywów 31 i 32 Komisja przypomina, że prognoza jednostek usługowych Łotwy na trzeci okres odniesienia została znacząco skorygowana w dół w rezultacie zmian spowodowanych wojną napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie. Do celów kryteriów oceny przeanalizowanych w motywach 39 i 40 należy zatem przeanalizować, czy Łotwa osiągnęłaby ogólnounijne tendencje w zakresie efektywności kosztowej w przypadku braku poważnego zmniejszenia ruchu w każdym z lat 2022–2024, jakie wynika ze zmienionych okoliczności.

- (42) W tym celu Komisja ponownie obliczyła tendencję DUC dla Łotwy w trzecim okresie odniesienia oraz długookresową tendencję DUC dla Łotwy w drugim i trzecim okresie odniesienia, wykorzystując bazową prognozę ruchu Eurocontrol STATFOR z października 2021 r. W rezultacie tego ponownego obliczenia dostosowana tendencja DUC dla Łotwy to -6,5 % w trzecim okresie odniesienia, a dostosowana długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych dla Łotwy wynosi -4,7 % w drugim i trzecim okresie odniesienia. Obie te dostosowane tendencje kształtują się znacznie poniżej poziomu analogicznych ogólnounijnych tendencji DUC wynoszących odpowiednio +1,0 % i -1,3 %. W związku z tym Łotwa spełnia kryteria oceny przeanalizowane w motywach 39 i 40 w przypadku braku zmian w ruchu spowodowanych rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie.
- (43) 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 Łotwy wynosząca 23,61 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 17,2 % niższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 28,51 EUR w ujęciu EUR2017.
- (44) Komisja przyznaje, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat Łotwy są wyższe niż początkowe docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. Pogorszenie to wynika jednak w całości ze znacznie niższych założeń dotyczących ruchu. Pomijając negatywny wpływ zmian w ruchu spowodowanych rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, oczywiste jest, że Łotwa osiąga zarówno ogólnounijną tendencję DUC, jak i ogólnounijną długookresową tendencję DUC. Ponadto wartość bazowa Łotwy na 2019 r. jest o znaczącą wartość niższa od analogicznej wartości średniej dla jej grupy porównawczej, co wskazuje, że utrzymywała ona historycznie dobry poziom efektywności kosztowej w ujęciu względnym.
- (45) Co więcej, odnośnie do motywu 35 Komisja zauważa, że Łotwa wprowadziła mające na celu złagodzenie wyjątkowych okoliczności związanych z ruchem poprzez znaczne obniżenie ustalonych kosztów na pozostałą część trzeciego okresu odniesienia. Komisja zauważa, że wspomniane środki ograniczające koszty są, ogólnie rzecz biorąc, współmierne do mniejszej liczby operacji IFR prognozowanej dla każdego z lat 2022–2024, jak przedstawiono w motywie 32.
- (46) Podsumowując, Komisja uważa zatem, iż Łotwa odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (47) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 29–46 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwy należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

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

- (48) 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. Stwierdzono, że w przypadku Łotwy wspomniane docelowe parametry nie budzą żadnych wątpliwości.

PODSUMOWANIE

- (49) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Łotwy 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 Łotwy 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 Łotewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Łotwy 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**

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

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

Łotwa	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,25 %	1,25 %	1,25 %

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

Łotwa	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,03	0,03	0,03

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

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	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.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	38,04 EUR	35,62 EUR	33,59 EUR