

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2421**z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Grecji 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) 8733)***(Jedynie tekst w języku greckim 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) – plany skuteczności działania, które muszą zawierać wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽³⁾. Z uwagi na to, że te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone przez państwa członkowskie w październiku 2019 r. zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19 w marcu 2020 r., nie uwzględniono w nich znacznego ograniczenia ruchu lotniczego ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia. Na tej podstawie państwa członkowskie przedłożyły Komisji w październiku 2021 r. projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

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

- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾ została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. W decyzji tej Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie oraz przepustowości tras, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Republiki Greckiej („Grecja”) na trzeci okres odniesienia, nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, i wydała zalecenia dotyczące korekty tych docelowych parametrów.
- (5) W odpowiedzi na rosyjską wojnę napastniczą wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia nałożyła środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakiegokolwiek rosyjskie osoby fizyczne lub prawne, podmioty lub organy, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad tym terytorium. Wspomniane środki ograniczające oraz przyjęte przez Rosję środki odwetowe doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczeblu całej Unii zaobserwowany wpływ na liczbę lotów był jednak ograniczony w porównaniu z radykalnym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, jakie było rezultatem wybuchu pandemii COVID-19.
- (6) 13 lipca 2022 r. władze Grecji 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 Grecji.
- (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 Grecji na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia 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 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (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 w europejskiej przestrzeni powietrznej. Opierając się na tej prognozie, Komisja zauważa, że nie przewiduje się, aby Grecja miała doświadczyć niekorzystnych zmian dotyczących ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia w rezultacie wojny Rosji w Ukrainie.

OCENA KOMISJI

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

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Grecji w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej („ANSP”) zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽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).

- (11) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Grecji 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.

| Grecja | | Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, według poziomów A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego | | | |
|--|--|---|------|------|--|
| Oдносна instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej | Cel zarządzania bezpieczeństwem | 2022 | 2023 | 2024 | Ogólnounijne docelowe parametry (2024) |
| HASP | Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa | C | C | C | C |
| | Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa | C | C | D | D |
| | Zapewnienie bezpieczeństwa | C | C | C | C |
| | Promowanie bezpieczeństwa | C | C | C | C |
| | Kultura bezpieczeństwa | C | C | C | C |

- (12) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez władze Grecji w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, a mianowicie Hellenic Aviation Service Provider („HASP”), są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Grecję określono środki dla HASP służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, w tym środki dotyczące szkolenia personelu, zgłaszania i badania zdarzeń, przeprowadzania audytów systemu zarządzania bezpieczeństwem, przeglądów bezpieczeństwa oraz zarządzania zmianą.
- (14) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 11, 12 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 roku 2024, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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 Grecji w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono zgodnie z 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 Grecji 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 w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można zmodyfikować z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska na rok 2021 ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. 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 Grecji 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.

| Grecja | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 1,92 % | 1,92 % | 1,92 % |
| Wartości odniesienia | 1,92 % | 1,92 % | 1,92 % |

- (18) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Grecji docelowe parametry w zakresie środowiska są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022, 2023 i 2024.
- (19) Komisja zauważa, że w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które zasadniczo spełniają istniejące już wymogi prawne wynikające z przepisów unijnych i obejmują plan przejścia na nawigację opartą na charakterystykach, poprawę tras służb ruchu lotniczego oraz wdrożenie 24-godzinnej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.
- (20) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 17, 18 i 19, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (21) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zawarte w projekcie planu skuteczności działania Grecji przedłożonym w 2021 r. w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) na trasie są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Grecja zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (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 jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można zmodyfikować z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na rok 2021 ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. 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) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe projekty docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości tras w strefie pobierania opłat Grecji w trzecim okresie odniesienia, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oraz analogiczne wartości odniesienia z planu operacyjnego sieci dostępnego w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.

| Grecja | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| <i>Początkowe docelowe parametry w zakresie przepustowości tras (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot</i> | 0,26 | 0,20 | 0,20 |
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,14 | 0,15 | 0,15 |
| Wartości odniesienia | 0,14 | 0,15 | 0,15 |

- (24) Spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożonych przez władze Grecji oceniono zgodnie z kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, poprzez porównanie tych docelowych parametrów z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym 2 czerwca 2021 r. Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Grecji docelowe parametry w zakresie przepustowości są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022, 2023 i 2024.
- (25) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują zwiększenie liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego do końca trzeciego okresu odniesienia, wprowadzenie nowego systemu ATM oraz wdrożenie całodobowej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.
- (26) Komisja uważa, iż Grecja odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (27) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 23–26, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Weryfikacja docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (28) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, 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.
- (29) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja wyraziła wątpliwości co do docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali, zaproponowanych przez władze Grecji w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., i uznała, że Grecja powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je w dół.
- (30) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali Grecji pozostają niezmienione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania. Komisja zauważa jednak, że Grecja należycie uzasadniła i umotywowała te docelowe parametry skuteczności działania, w tym poprzez dostarczenie dodatkowych informacji na temat środków służących zwiększeniu przepustowości w celu poprawy skuteczności działania w zakresie opóźnienia ATFM przylotów w trzecim okresie odniesienia. Ponadto Grecja informuje, że rozpoczęła ścisłą współpracę z menedżerem sieci w celu poprawy skuteczności działania w zakresie ATFM w kilku portach lotniczych, w tym w porcie lotniczym w Atenach. Uwzględniając uzasadnienia przedstawione przez Grecję, Komisja nie ma żadnych dalszych uwag na temat docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

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

- (31) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Grecję przedłożonym w 2021 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Grecja zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (32) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie w trzecim okresie odniesienia w strefie pobierania opłat Grecji, 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 Grecji | 2014 – wartość bazowa | 2019 – wartość bazowa | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 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.) | 31,37 EUR | 23,20 EUR | 40,71 EUR | 32,60 EUR | 33,12 EUR | 32,93 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.) | 31,37 EUR | 23,20 EUR | 40,71 EUR | 27,86 EUR | 26,96 EUR | 27,98 EUR |

- (33) Komisja zauważa, że Grecja skorygowała swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na lata 2022, 2023 i 2024. Te docelowe parametry skutkują – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym („DUC”), który jest o 16,1 % niższy w latach 2022, 2023 i 2024 oraz o 11,6 % niższy dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Przedmiotowe redukcje DUC wynikają zarówno z zaktualizowanej prognozy ruchu zastosowanej w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na lata 2022, 2023 i 2024, jak i z korekty w dół ustalonych kosztów, wyrażonych w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., dla lat 2022, 2023 i 2024.
- (34) Komisja zauważa, że prognoza ruchu wykorzystana w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opiera się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r. Zmiany w prognozie ruchu na lata 2022, 2023 i 2024 przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Grecji | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|----------------|-----------------|-----------------|
| <i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i> | 5 445 | 5 888 | 6 140 |
| Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 5 861 | 6 584 | 6 781 |
| Różnica | + 7,6 % | + 11,8 % | + 10,4 % |

- (35) Skorygowane ustalone koszty na lata 2022, 2023 i 2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Grecji | 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> | 178 mln EUR | 195 mln EUR | 202 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 163 mln EUR | 178 mln EUR | 190 mln EUR |
| Różnica | - 8,0 % | - 9,0 % | - 6,1 % |

- (36) Skorygowany projekt planu skuteczności działania zawiera zaktualizowaną prognozę inflacji dla Grecji na lata 2022, 2023 i 2024, jak przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Grecji | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <i>Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i> | 102,3 (0,8 %) | 103,3 (1,0 %) | 104,9 (1,6 %) |
| Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 106,5 (4,5 %) | 107,9 (1,3 %) | 109,7 (1,6 %) |

- (37) Chociaż zaktualizowana prognoza inflacji jest wyższa, Komisja zauważa, że Grecja skorygowała w dół nominalne ustalone koszty na lata 2022, 2023 i 2024 w sposób przedstawiony poniżej.

| Strefa pobierania opłat trasowych Grecji | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i> | 181 mln EUR | 200 mln EUR | 210 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 172 mln EUR | 189 mln EUR | 204 mln EUR |
| Różnica | - 4,8 % | - 5,5 % | - 2,6 % |

- (38) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez władze Grecji skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zgodnie z pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (39) Odnośnie do pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczelbu strefy pobierania opłat wynosząca +4,8 % w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to jednakże poprawę w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +9,1 % obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania Grecji przedłożonego w 2021 r.
- (40) Odnośnie do pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczelbu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -1,3 % odpowiada długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % dla tego samego okresu. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +0,5 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (41) Odnośnie do pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa dla DUC Grecji wynosząca 23,20 EUR, wyrażona w cenach z 2017 r., jest o 18,9 % niższa od średniej wartości bazowej dla właściwej grupy porównawczej wynoszącej 28,59 EUR w ujęciu EUR 2017.
- (42) Jak określono w motywie 40, widać wyraźnie, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej Grecji skutkują długookresową tendencją DUC w drugim i trzecim okresie odniesienia, która odpowiada analogicznej ogólnounijnej tendencji. Ponadto wartość bazowa Grecji z 2019 r. jest o znaczącą wartość niższa od analogicznej wartości średniej dla grupy porównawczej. Ponadto Komisja zauważa, że Grecja skorygowała w dół ustalone koszty dla trzeciego okresu odniesienia, zarówno w ujęciu realnym, jak i nominalnym, planując jednocześnie obsługę dodatkowego ruchu na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu na trzeci okres odniesienia. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnej tendencji DUC w trzecim okresie odniesienia nie wyklucza w przypadku Grecji spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (43) Komisja zauważa zatem, że Grecja odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728.
- (44) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 32–43, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (45) 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.
- (46) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja wyraziła wątpliwości co do docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych, zaproponowanych przez władze Grecji w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., i uznała, że Grecja powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je w dół. Komisja zauważa, że Grecja skorygowała te docelowe parametry w dół w odniesieniu do lat 2022 i 2023 oraz w górę w odniesieniu do roku 2024, nie przedstawiając należytego uzasadnienia.
- (47) Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb terminalowych Grecji wynosząca +7,7 % w trzecim okresie odniesienia pozostaje wyższa niż faktyczna tendencja DUC dla służb terminalowych wynosząca -3,9 % odnotowana w drugim okresie odniesienia. Co więcej, tendencja DUC dla służb terminalowych w trzecim okresie odniesienia pogorszyła się i jest wyższa niż tendencja DUC dla służb terminalowych wynosząca +6,8 %, jaką odnotowano w projekcie planu skuteczności działania Grecji przedłożonym w 2021 r.

- (48) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 46 i 47, Komisja stwierdza, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych Grecji nadal budzą wątpliwości. W związku z tym Komisja ponownie wyraża opinię, że Grecja powinna skorygować te docelowe parametry w dół lub przedstawić odpowiednie uzasadnienie tych docelowych parametrów, w tym dodatkowych wzrostów kosztów zastosowanych dla roku 2024. Komisja zwraca się do władz Grecji, aby odniosły się do tych wątpliwości w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

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

- (49) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie przepustowości poprzez weryfikację systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W tym zakresie Komisja przeanalizowała, czy proponowane systemy zachęt spełniają podstawowe wymogi określone w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (50) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że Grecja ma dokonać korekty swoich systemów zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras i terminali w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt zostały ustalone na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem. Komisja zauważa, że Grecja skorygowała swoje systemy zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras i terminali, ustalając wynikające z niego maksymalne straty finansowe na poziomie równym, odpowiednio, 2 % i 1,5 % ustalonych kosztów. Korekta ta stanowi odpowiedź na ustalenia przedstawione przez Komisję w decyzji wykonawczej (UE) 2022/728. Komisja nie ma żadnych dalszych uwag na temat systemów zachęt zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji.

PODSUMOWANIE

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

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

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

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

| Grecja | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------|--------|--------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 1,92 % | 1,92 % | 1,92 % |

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

| Grecja | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------|------|------|
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,14 | 0,15 | 0,15 |

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

| Strefa pobierania opłat trasowych Grecji | 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.) | 31,37 EUR | 23,20 EUR | 40,71 EUR | 27,86 EUR | 26,96 EUR | 27,98 EUR |