

DECYZJA KOMISJI (UE) 2023/177**z dnia 14 grudnia 2022 r.****dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Niemiec 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) 9233)***(Jedynie tekst w języku angielskim 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 Komisji (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany skuteczności działania, które mają 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⁾. Ponieważ te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone następnie 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. 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 w październiku 2021 r. państwa członkowskie przedłożyły Komisji 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) 13 kwietnia 2022 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾ skierowaną do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. W decyzji stwierdzono, w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania ustanowionego przez Republikę Federalną Niemiec („Niemcy”) wspólnie z Belgią, Francją, Luksemburgiem i Niderlandami na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej („projekt planu skuteczności działania dla FABEC”), że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania i wydano zalecenia dotyczące korekty tych docelowych parametrów. W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 nie zawarto żadnych ustaleń w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania mających zastosowanie do służb żeglugi powietrznej zapewnianych w przestrzeni powietrznej Niemiec.
- (5) W odpowiedzi na rozpoczętą 24 lutego 2022 r. agresję wojskową Rosji wobec Ukrainy Unia przyjęła środki ograniczające zabraniające lądowania na terytorium Unii, startu z terytorium Unii i przelotu nad terytorium Unii rosyjskim przewoźnikiem lotniczym, wszelkim zarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym oraz wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez rosyjską osobę prawną lub fizyczną. Powyższe środki ograniczające i przeciwśrodki przyjęte przez Rosję doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie zostały poważnie dotknięte znacznym zmniejszeniem 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 gwałtownym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, jakie było rezultatem wybuchu pandemii COVID-19.
- (6) 13 lipca 2022 r. Niemcy wraz z Belgią, Francją, Luksemburgiem i Niderlandami przedłożyły Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania dla FABEC na trzeci okres odniesienia.
- (7) 24 października 2022 r. Komisja stwierdziła, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg nadal budzą wątpliwości co do ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Komisja rozpoczęła zatem szczegółową analizę zgodnie z art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do tych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym 13 lipca 2022 r. Decyzją (UE) 2022/2255 ⁽⁷⁾ Komisja powiadomiła o tym Belgię, Francję, Niemcy, Luksemburg i Niderlandy.
- (8) 3 listopada 2022 r. Niemcy poinformowały Komisję, że wycofały się ze skorygowanego projektu planu skuteczności działania dla FABEC i przedłożyły Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia ustanowiony na szczeblu krajowym („skorygowany projekt krajowego planu skuteczności działania”). W skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania utrzymano docelowe parametry skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej zapewnianych w przestrzeni powietrznej Niemiec na poziomie określonym w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym 13 lipca 2022 r. Ze skorygowanego projektu planu skuteczności działania dla FABEC faktycznie nie wynikały dla Niemiec żadne dodatkowe korzyści ani synergije w zakresie skuteczności działania. W skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania nie wymieniono żadnych negatywnych skutków zaprzestania działań związanych z planowaniem skuteczności działania i ustalaniem parametrów docelowych na poziomie FABEC.
- (9) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, przekazał Komisji sprawozdanie dotyczące oceny skorygowanego projektu krajowego planu skuteczności działania.

⁽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).

⁽⁷⁾ Decyzja Komisji (UE) 2022/2255 z dnia 24 października 2022 r. w sprawie rozpoczęcia szczegółowego badania niektórych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, przedłożonym na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 297 z 17.11.2022, s. 71).

- (10) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja, przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła swoją ocenę, dokonując przeglądu elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (11) Bazowa prognoza ruchu opracowana przez służby statystyczno–prognostyczne organizacji Eurocontrol („STATFOR”) opublikowana w czerwcu 2022 r. uwzględnia zmianę okoliczności w odniesieniu do ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej w następstwie rosyjskiej wojny agresywnej przeciwko Ukrainie. Na podstawie tej prognozy Komisja zauważyła, że Niemcy nie powinny doświadczyć poważnych zmian w przepływach ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia w wyniku rosyjskiej wojny agresywnej przeciwko Ukrainie. W związku z tym zmienione okoliczności nie mają bezpośredniego wpływu na docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania ani na ocenę tych docelowych parametrów przez Komisję pod kątem ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (12) Na zasadzie wyjątku Niemcy zgadzają się na zrzeczenie się swoich praw wynikających z art. 342 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z art. 3 rozporządzenia 1/1958 ⁽⁸⁾ oraz na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

OCENA KOMISJI

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

- (13) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Niemiec 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.
- (14) Poniżej przedstawiono lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa, które władze Niemiec przedłożyły w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia:

Niemcy	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”)				
Oдносна instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2022	2023	2024	Ogólnounijne docelowe parametry (2024)
DFS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385/58).

- (15) Parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Niemcy w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej – Deutsche Flugsicherung („DFS”) – są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (16) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania określono środki dotyczące DFS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak regularne badania i kampanie w zakresie kultury bezpieczeństwa, regularne aktualizacje planu bezpieczeństwa ANSP oraz specjalny proces zarządzania zmianami.
- (17) Zatem w świetle uwag przedstawionych w motywach 14, 15 i 16 oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891 muszą zostać osiągnięte do ostatniego roku trzeciego okresu odniesienia, a mianowicie do 2024 r., docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (18) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Niemiec 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 krajowego planu skuteczności działania 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. 2 czerwca 2021 r.
- (19) 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 zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, z uwagi na fakt, że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. Podobnie w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można było zmienić z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska na 2021 r. ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.
- (20) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez władze Niemiec oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Niemcy	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Wartości odniesienia	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska przedłożone przez władze Niemiec są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla lat 2022, 2023 i 2024.
- (22) Komisja zauważa, że w swoim skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania Niemcy przedstawiły różne środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują transgraniczne operacje ze swobodą planowania tras z sześcioma sąsiadującymi państwami, a także zniesienie ograniczeń tras i pułapów poziomu lotu. Komisja zachęca ponadto Niemcy do wdrożenia wszystkich zalecanych środków z ERNIP w celu poprawy trajektorii tras.

- (23) Zatem w świetle uwag przedstawionych w motywach 20, 21 i 22 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (24) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, oceniono zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Niemiec w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie zgodnie z pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania 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. 2 czerwca 2021 r.
- (25) 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 zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, z uwagi na fakt, że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. Podobnie w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można było zmienić z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na 2021 r. ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.
- (26) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Niemiec dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Niemcy	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,27	0,27	0,27
Wartości odniesienia	0,27	0,27	0,27

- (27) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Niemiec są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla lat 2022, 2023 i 2024.
- (28) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania władze Niemiec przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują techniczną modernizację systemu zarządzania ruchem lotniczym, restrukturyzację przestrzeni powietrznej, lepszą koordynację cywilno-wojskową, zwiększoną liczbę ekwiwalentów pełnego czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego, bardziej elastyczny harmonogram kontroli ruchu lotniczego oraz inicjatywy transgraniczne mające na celu zwiększenie interoperacyjności i wydajności operacyjnej.
- (29) Zatem w świetle uwag przedstawionych w motywach 26, 27 i 28 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (30) 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 korektę 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. W odniesieniu do Niemiec uznano, że te docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

Ocena docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

- (31) Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zaproponowanych w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania zgodnie z pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (32) Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie proponowane przez władze Niemiec na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Niemiec	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -2,4 % w trzecim okresie odniesienia jest bardziej pozytywna niż ogólnounijna tendencja wynosząca +1,0 % w tym samym okresie.
- (34) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długoterminowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim okresie odniesienia i w trzecim okresie odniesienia wynosząca -3,8 % jest bardziej pozytywna niż długookresowa ogólnounijna tendencja wynosząca -1,3 % w tym samym okresie.
- (35) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonych kosztów jednostkowych wynosząca 66,01 EUR w Niemczech w ujęciu cen z 2017 r. („EUR 2017”) jest o 13,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 58,33 w ujęciu EUR 2017.
- (36) Oczywiście jest, że Niemcy osiągają znacznie lepsze wyniki zarówno w odniesieniu do ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, jak i długofalowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Ponadto ustalone koszty jednostkowe Niemiec w 2024 r. są niższe niż wartości bazowe na lata 2014 i 2019, co wskazuje, że osiągnięto efektywną poprawę efektywności kosztowej zarówno średnioterminowo, jak i długoterminowo. W związku z tym Komisja uważa, że w odniesieniu do Niemiec różnica między wartością bazową a średnią wartością dla grupy porównawczej, o której mowa w motywie 35, nie wyklucza zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (37) Zatem w świetle uwag przedstawionych w motywach 31–36 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Korekta docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (38) 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 efektywności kosztowej na trasie poprzez korektę docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W odniesieniu do Niemiec uznano, że te docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

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

- (39) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów przepustowości, dokonując przeglądu systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W tym zakresie Komisja zbadała, czy proponowane systemy zachęt spełniają podstawowe wymogi określone w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (40) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że Niemcy mają dokonać korekty swojego systemu zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości tras w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tego systemu zachęt zostały ustalone na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem. Komisja zauważa, że Niemcy nie wprowadziły żadnych zmian do systemu zachęt w porównaniu z projektem planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym w 2021 r. i skorygowanym projektem planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym 13 lipca 2022 r.
- (41) Zatem w świetle uwag przedstawionych w motywie 40, Komisja stwierdza, że system zachęt dotyczący przepustowości tras, określony w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania nadal budzi wątpliwości. W związku z tym Komisja powtarza zatem swoją opinię, że władze Niemiec, w odniesieniu do przyjęcia ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, powinny dokonać korekty systemu zachęt mającego na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras w taki sposób, aby ustalić maksymalne straty finansowe wynikające z tego systemu zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, co w opinii Komisji powinno skutkować maksymalną kwotą strat finansowych nie mniejszą niż 1 % ustalonych kosztów.

WNIOSKI

- (42) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie krajowego planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Niemiec są zgodne 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 krajowego planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Niemiec 3 listopada 2022 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, są zgodne 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 Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 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 Niemiec zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

Niemcy	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A-D EASA			
Oдносна instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2022	2023	2024
DFS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	C	C
	Propagowanie 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

Niemcy	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,30 %	2,30 %	2,30 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Niemcy	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,27	0,27	0,27

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Niemiec	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR