

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.****(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. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 dla każdego okresu odniesienia Komisja musi przyjąć ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej. Przepisy wykonawcze dotyczące tych docelowych parametrów ustanowiono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/317 ⁽²⁾. W szczególności w art. 9 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zobowiązano Komisję do przyjęcia, wraz z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, następujących parametrów: ogólnounijnej wartości bazowej kosztów ustalonych, ogólnounijnej wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, progów alarmowych, po przekroczeniu których państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w planach skuteczności działania, oraz grup porównawczych obejmujących instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym. Koszty ustalone ustanawia się na podstawie art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, obejmujący lata kalendarzowe 2020–2024, ogólnounijne wartości bazowe, progi alarmowe oraz grupy porównawcze należy ustanowić przed dniem 1 czerwca 2019 r., tak aby zapewnić czas na przygotowanie planów skuteczności działania, które należy przedłożyć Komisji do oceny do dnia 1 października 2019 r.
- (3) W dniu 16 grudnia 2016 r. Komisja wyznaczyła, na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2296 ⁽⁴⁾, organ weryfikujący skuteczność działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; ma on pomagać Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania.
- (4) Aby ułatwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia organ weryfikujący skuteczność działania przeprowadził, w imieniu Komisji, konsultacje z zainteresowanymi stronami w okresie od dnia 20 czerwca 2018 r. do dnia 16 stycznia 2019 r. Uczestniczyły w nich wszystkie zainteresowane strony wymienione w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w tym użytkownicy przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zawodowe organy przedstawicielskie; dotyczyły one orientacyjnych zakresów docelowych parametrów skuteczności działania oraz podejścia i metody ich ustanawiania, a także innych wartości.
- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania przedstawił Komisji swoje sprawozdanie końcowe w dniu 22 lutego 2019 r. W sprawozdaniu tym uwzględniono zmiany wprowadzone rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/317, odpowiednie uwagi zainteresowanych stron oraz najnowsze dane statystyczne i prognozy dotyczące trzeciego okresu odniesienia udostępnione przez służby statystyczno-prognostyczne (STATFOR) i Centralne Biuro Opłat Trasowych organizacji Eurocontrol. Sprawozdanie organu weryfikującego skuteczność działania zawiera założenia i uzasadnienie będące podstawą proponowanych parametrów docelowych, wartości bazowych, progów alarmowych i grup porównawczych.

⁽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⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/2296 z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie utworzenia niezależnej grupy ekspertów wyznaczonej jako organ weryfikujący skuteczność działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 92).

- (6) Określone w niniejszej decyzji ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania uwzględniają informacje otrzymane od organu weryfikującego skuteczność działania, menedżera sieci, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i krajowych organów nadzoru. W styczniu i lutym 2019 r. Komisja zorganizowała też spotkania i kontakty z państwami członkowskimi, krajowymi organami nadzoru, menedżerem sieci i organem weryfikującym skuteczność działania, aby podzielić się najnowszymi informacjami istotnymi przy ustalaniu docelowych parametrów skuteczności działania. Podczas tych rozmów zwrócono się do państw członkowskich o aktualizację danych dotyczących początkowych kosztów oraz informacji o prognozach ruchu. Informacje te uwzględniono w docelowych parametrach skuteczności działania określonych w niniejszej decyzji.
- (7) Zakres geograficzny danych będących podstawą ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i wartości bazowych obejmuje państwa członkowskie, Norwegię i Szwajcarię; parametry i wartości uwzględniają prognozę ruchu na trasach wyrażoną jako liczba operacji lotniczych wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR) oraz liczba jednostek usługowych, opartą na prognozie bazowej służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol z dnia 18 lutego 2019 r. Prognoza ruchu na trasach zakłada 10 534 000 operacji lotniczych IFR i 139 141 000 jednostek usługowych w 2019 r., 10 824 000 operacji lotniczych IFR i 143 878 000 jednostek usługowych w 2020 r., 10 996 000 operacji lotniczych IFR i 146 980 000 jednostek usługowych w 2021 r., 11 191 000 operacji lotniczych IFR i 150 398 000 jednostek usługowych w 2022 r., 11 355 000 operacji lotniczych IFR i 153 368 000 jednostek usługowych w 2023 r., 11 523 000 operacji lotniczych IFR i 156 359 000 jednostek usługowych w 2024 r.
- (8) Przy ustalaniu ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania należy uwzględnić kwestie związane z gospodarką, bezpieczeństwem, środowiskiem i uwarunkowania eksploatacyjne. Konieczne jest znalezienie równowagi gwarantującej, że niekorzystne skutki lub ich zestawienia nie przewyższają spodziewanych korzyści. W związku z tym ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia powinny uwzględniać zależności lub kompromisy między kluczowymi obszarami działania. Faktycznie docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących efektywności kosztowej i przepustowości powinny uwzględniać związek między kosztami zapewnienia dodatkowej przepustowości a ulepszeniami osiągniętymi dzięki poniesieniu tych kosztów. Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska powinny uwzględnić fakt, że środki operacyjne w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) mające na celu zminimalizowanie zużycia paliwa, a tym samym ograniczenie emisji, nie zawsze mogą być realizowane w praktyce. Wynika to z ograniczeń operacyjnych związanych zwłaszcza z bezpieczną separacją między statkami powietrznymi oraz dostępną zdolnością zarządzania ruchem lotniczym. Ponadto docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa powinny uwzględnić fakt, że celem nadrzędnym jest zapewnienie bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej, a bezpieczeństwo należy w pełni uwzględnić w planowaniu działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (9) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania określone w niniejszej decyzji odzwierciedlają cele dotyczące skuteczności sieci jako całości. Zgodnie z art. 14 i 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uwzględni lokalne uwarunkowania podczas oceny zgodności krajowych docelowych parametrów skuteczności działania lub docelowych parametrów skuteczności działania na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) zawartych w projektach planów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ujętymi w niniejszej decyzji.
- (10) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa, opracowane we współpracy z EASA, należy mierzyć jako minimalny poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem obowiązujący instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego. Te docelowe parametry skuteczności działania powinny uwzględniać rzeczywistość i docelową skuteczność działania w drugim okresie odniesienia i wykraczać poza minimalną zgodność z wymogami dotyczącymi elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem. Ponadto Komisja powierzyła agencji EASA zadanie aktualizacji materiałów dotyczących zapewnienia zgodności i wytycznych na potrzeby monitorowania i zapewnienia prawidłowego wdrażania wskaźników bezpieczeństwa określonych w sekcji 1 pkt 1 oraz w sekcji 2 pkt 1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zasady zastosowane do pomiaru poziomów skuteczności zarządzania bezpieczeństwem są bardziej rygorystyczne niż w drugim okresie odniesienia, co wyraża się w sposobie określenia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa na trzeci okres odniesienia. Te docelowe parametry powinny również uwzględnić skutki dla zarządzania bezpieczeństwem wynikające ze zmian w zarządzaniu ruchem lotniczym wprowadzanych w ramach projektów SESAR, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, poprzez skupienie się na osiągnięciu celów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem.
- (11) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska, mierzone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, powinny uwzględnić poziom skuteczności działania osiągnięty w drugim okresie odniesienia, wdrożone środki służące optymalizacji operacji zarządzania ruchem lotniczym oraz istotne informacje przekazane przez organ weryfikujący skuteczność działania, menedżera sieci i krajowe organy nadzoru.

- (12) Wpływ lotnictwa na środowisko zwiększa się, jednak wolniej niż przewidywano, biorąc pod uwagę wzrost liczby lotów w drugim okresie odniesienia. Dzięki optymalizacji operacji zarządzania ruchem lotniczym w projektowaniu, planowaniu i przepływach ruchu oraz dzięki zarządzaniu przepustowością europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, dodatkowe emisje CO₂ w ujęciu „od drzwi do drzwi” („gate-to-gate”) spowodowane nieefektywnością sieci zarządzania ruchem lotniczym, obliczone przez porównanie faktycznych trajektorii i optymalnych trajektorii wszystkich europejskich lotów, utrzymały w ciągu ostatnich sześciu lat na stabilnym poziomie około 6 %, mimo że liczba lotów wzrosła. Zmniejsza się ogólna horyzontalna nieefektywność lotów na trasach i prawdopodobnie osiągniemy docelowy parametr skuteczności działania określony na drugi okres odniesienia.
- (13) Poprawa w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska wynika głównie z wdrożenia przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, która umożliwia skracanie tras i bardziej efektywne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej. Przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras zostanie wdrożona w większości europejskiej przestrzeni powietrznej do końca 2019 r., a w całości do roku 2022. Może to, w połączeniu ze stopniowym wprowadzaniem transgranicznej swobody planowania tras, doprowadzić do planowania bardziej bezpośrednich tras oraz zmniejszyć liczbę mil morskich przebytych w ruchu lotniczym i emisje spowodowane przez ruch lotniczy; trwałej redukcji może tym samym ulec intensywność emisji dwutlenku węgla przez lotnictwo. Ten proces stopniowego wdrażania uzasadnia zatem poprawę horyzontalnej efektywności lotów na trasach do roku 2022. Po 2022 r. horyzontalna efektywność lotów na trasach powinna utrzymać się na stabilnym poziomie. Biorąc pod uwagę przewidywane obecnie środki, fakt, że statki powietrzne muszą unikać coraz częstszych niekorzystnych warunków pogodowych i stref niebezpiecznych oraz to, że operacje zarządzania ruchem lotniczym muszą zapewniać minimalną separację między statkami powietrznymi, w latach 2023 i 2024 nie oczekuje się dalszej poprawy horyzontalnej efektywności lotów na trasach.
- (14) Ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości, mierzony jako średnie opóźnienie lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) na trasie związane ze służbami żeglugi powietrznej, powinien uwzględniać poziom skuteczności działania osiągnięty w drugim okresie odniesienia oraz istotne informacje przekazane przez organ weryfikujący skuteczność działania, menedżera sieci i krajowe organy nadzoru.
- (15) Jak wynika z dokumentacji menedżera sieci, ruch lotniczy w Europie znacznie się zwiększył w drugim okresie odniesienia i jego obecny poziom jest najwyższy w historii. Liczba operacji lotniczych IFR wzrosła o 13 % w pierwszych czterech latach drugiego okresu odniesienia, a średnie opóźnienie ATFM na trasie wydłużyło się z 0,73 minuty na lot w 2015 r. do 1,73 minuty na lot w 2018 r., co stanowi wzrost opóźnienia o 137 %. W niektórych częściach Unii, zwłaszcza w kilku ośrodkach kontroli obszaru w głównej części Europy oraz na przyległych obszarach w Europie Środkowej, przepustowość zarządzania ruchem lotniczym nie była wystarczająca, aby obsłużyć ten dodatkowy ruch lotniczy. Pięć ośrodków kontroli obszaru odpowiada za ponad połowę łącznych opóźnień ATFM na trasie przypisywanych możliwościom operacyjnym i kadrowym kontroli ruchu lotniczego w Europie, a niektóre z tych ośrodków nie przestrzegały planów przepustowości uzgodnionych w planie operacyjnym sieci. Wskutek tego nie osiągnięto ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania na drugi okres odniesienia wynoszącego 0,5 minuty na lot. Przewiduje się, że w następnych latach nastąpi pogłębienie niedoborów przepustowości.
- (16) Biorąc pod uwagę prognozę ruchu na trzeci okres odniesienia, według menedżera sieci i organu weryfikującego skuteczność działania, większość instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej będzie w stanie wypełnić wymogi dotyczące przepustowości przewidziane na trzeci okres odniesienia. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez krajowe organy nadzoru oczekuje się jednak, że jakość usług proponowanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w planie operacyjnym sieci w przypadku niektórych ośrodków kontroli obszaru będzie nadal problematyczna, zwłaszcza ze względu na nieprawidłowy poziom zatrudnienia i szczególnie w pierwszych trzech latach trzeciego okresu odniesienia. W konsekwencji dopiero pod koniec trzeciego okresu odniesienia będzie można osiągnąć ogólnosystemowe optymalne średnie opóźnienie ATFM 0,5 minuty na lot. Aby rozwiązać problem niedoboru przepustowości i osiągnąć docelowe parametry określone w niniejszej decyzji, menedżer sieci i organ weryfikujący skuteczność działania zalecają instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej podjęcie konkretnych działań na poziomie danego ośrodka kontroli obszaru.
- (17) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej na każdy rok okresu odniesienia należy wyrażać jako wartość procentową odzwierciedlającą zmianę z roku na rok średniej ogólnounijnej ustalonych kosztów jednostkowych („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej powinny uwzględniać poziom skuteczności działania osiągnięty w pierwszym i drugim okresie odniesienia oraz istotne informacje przekazane przez organ weryfikujący skuteczność działania i krajowe organy nadzoru.

- (18) Na poziomie ogólnounijnym od początku pierwszego okresu odniesienia w 2012 r. rzeczywiste koszty trasowe wyrażone w EUR2017 utrzymywały się na stałym poziomie mimo znacznego wzrostu natężenia ruchu. Koszty rzeczywiste w pierwszych trzech latach drugiego okresu odniesienia są niższe niż odpowiadające im koszty ustalone. W rezultacie łączna nadwyżka instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na poziomie ogólnounijnym jest wyższa, niż planowano. Wraz z analizą przeprowadzoną przez organ weryfikujący skuteczność działania, wskazuje to, że większość instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej może w większym stopniu poprawić efektywność kosztową w trzecim okresie odniesienia, zaspokajając przy tym potrzeby w zakresie przepustowości. Jednocześnie w ostatnich latach znacznie wzrosły opóźnienia ATFM w ruchu lotniczym i na trasach, co może wskazywać, że w drugim okresie odniesienia nie zainwestowano w sieć wystarczających środków. Docelowe parametry efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia powinny być ukierunkowane na poprawę efektywności kosztowej, zapewniając jednocześnie, aby nie osiągać jej kosztem zapewniania wystarczającej przepustowości.
- (19) Użytkownicy przestrzeni powietrznej wyrazili obawy dotyczące anulowanych lub opóźnionych projektów inwestycyjnych służących zapewnieniu niezbędnej przepustowości. Koszty wynikające z takich projektów były często częściowo lub w całości ujęte w kosztach ustalonych poprzednich okresów odniesienia i tym samym były uwzględnione w opłatach. W przypadku gdy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej osiągnęły część nadwyżki z niedokończonej lub opóźnionej realizacji niezbędnych inwestycji, nadwyżki te mogą posłużyć do sfinansowania niezbędnych inwestycji w trzecim okresie odniesienia, o ile nie zostały wypłacone udziałowcom w formie dywidend lub przekazane do budżetu państwa. Ponadto przy ustalaniu stóp procentowych do obliczania kosztów inwestycji instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny wziąć pod uwagę ograniczenia ryzyka dotyczące tych instytucji w ramach mechanizmów podziału ryzyka związanego z ruchem i kosztami oraz ogólnie korzystne warunki finansowania.
- (20) Przewidywaną poprawę efektywności kosztowej w trzecim okresie odniesienia należy obliczyć, wychodząc od ogólnounijnej wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, otrzymywanej przez podzielenie wartości bazowej kosztów ustalonych przez prognozę ruchu na rok 2019 wyrażoną w jednostkach usługowych. Wartość bazową ogólnounijnych kosztów ustalonych szacuje się przy użyciu kosztów rzeczywistych za lata 2015, 2016 i 2017, przez zastosowanie regresji liniowej i koryguje się ją tak, aby obejmowała najnowsze dostępne szacunki kosztów, zmiany w ruchu i ich związek z kosztami.
- (21) Ogólnounijne koszty ustalone na trzeci okres odniesienia wzrosną w tym okresie jedynie w niewielkim stopniu powyżej poziomu wartości bazowej kosztów ustalonych. Jest to uzasadnione dążeniem do poprawy jakości usług, zwłaszcza przez rozwiązywanie problemu niedoborów przepustowości w europejskiej przestrzeni powietrznej. W trzecim i drugim okresie odniesienia zmiana ogólnounijnych średnich ustalonych kosztów jednostkowych trasowych służb żeglugi powietrznej z roku na rok powinna wynieść -2,7 % rocznie.
- (22) Oprócz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania należy określić progi alarmowe, po przekroczeniu których państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w planach skuteczności działania. Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/317 przewiduje trzy różne rodzaje progów, opartych na następujących parametrach: odchylenia faktycznego ruchu od prognozy ruchu w trakcie danego roku kalendarzowego, wyrażone jako wartość procentowa operacji lotniczych IFR; odchylenia faktycznego ruchu od prognozy ruchu w trakcie danego roku kalendarzowego, wyrażone jako wartość procentowa jednostek usługowych; oraz zmiana wartości odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci. Zmiany czynników będących podstawą tych progów alarmowych mogą mieć znaczący wpływ na zapewnianie służb żeglugi powietrznej, zarówno w ujęciu rzeczywistych przychodów, jak i w ujęciu oczekiwanej przepustowości.
- (23) Aby ustalić progi alarmowe, należy wziąć pod uwagę przedziały prognozy ruchu, w ujęciu trasowych jednostek usługowych i operacji lotniczych IFR, od niewielkiego do znaczącego wzrostu na podstawie danych służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol. Długi okres prognozy, a mianowicie do końca 2024 r. wiąże się z pewną niepewnością, zwłaszcza w odniesieniu do wzrostu gospodarczego, zamiaru Zjednoczonego Królestwa wystąpienia z Unii, ryzyka geopolitycznego mogącego prowadzić do zamykania przestrzeni powietrznej i zmienności przepływów ruchu, jaką obserwowano w drugim okresie odniesienia, a także rozwoju powiązań gospodarczych z rynkami wschodzącymi. Ryzyko to uwzględniono w prognozach na podstawie informacji dostępnych do lutego 2019 r. Perspektywy gospodarcze pozostają jednak niepewne, a poziom ryzyka w dużym stopniu zmienny.
- (24) Na potrzeby oceny docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, oprócz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania należy ustanowić grupy porównawcze obejmujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym. Przy ich ustanawianiu należy uwzględnić złożoność przestrzeni powietrznej, poziomy i zmienność natężenia ruchu, koszty utrzymania oraz koszt jednostkowy zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego w przypadku każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

- (25) Wartości ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania ani wartości progów alarmowych ustanowionych w momencie przyjęcia niniejszej decyzji wykonawczej nie należy zmieniać nawet w przypadku, gdy prawo Unii przestanie w późniejszym czasie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, a w życie nie wejdzie żadna umowa o wystąpieniu. W istocie taka ewentualność nie ma istotnego wpływu na ustalenie powyższych wartości. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa są określone na podstawie czynników niezależnych od liczby państw członkowskich. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska zależą od trajektorii lotów, jednak nie jest istotne, czy trajektorie obejmują jedynie przestrzeń powietrzną państw członkowskich, czy również państw trzecich. W przypadku ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, obliczenia pokazały, że wpływ wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE byłby znikomy i w związku z tym w powyższych parametrach docelowych nie trzeba wprowadzać żadnych zmian niezależnie od przebiegu wydarzeń. Natomiast wartość bazowa kosztów ustalonych, wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego i grupy porównawcze zależą od tego, czy w dniu wejścia w życie niniejszej decyzji wykonawczej Zjednoczone Królestwo obowiązywać będzie prawo Unii, umowa o wystąpieniu, czy też żaden z tych dwóch scenariuszy nie będzie miał zastosowania.
- (26) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zakres

Niniejsza decyzja ma zastosowanie do trzeciego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Artykuł 2

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa, o których mowa w sekcji 1 pkt 1.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 i które instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług mają osiągnąć do końca 2024 r., ustala się na następujących poziomach skuteczności zarządzania bezpieczeństwem:

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

Artykuł 3

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska, określone w sekcji 1 pkt 2.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wyrażane jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii i mierzone jako przeciętna dodatkowa odległość przebyta w porównaniu z odległością po ortodromie; nie przekraczają następujących wartości procentowych: 2,53 % w 2020 r., 2,47 % w 2021 r., 2,40 % w 2022 r., 2,40 % w 2023 r. i 2,40 % w 2024 r.

Artykuł 4

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości, określone w sekcji 1 pkt 3.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wyrażone jako średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) na trasie związane ze służbami żeglugi powietrznej, wynoszą maksymalnie 0,9 minuty na lot w 2020 r., 0,9 minuty na lot w 2021 r., 0,7 minuty na lot w 2022 r., 0,5 minuty na lot w 2023 r. oraz 0,5 minuty na lot w 2024 r.

Artykuł 5

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

1. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, określone w sekcji 1 pkt 4.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wyrażone jako zmiana z roku na rok ogólnounijnych średnich ustalonych kosztów jednostkowych trasowych służb żeglugi powietrznej, wynoszą -1,9 % na 2020 r., -1,9 % na 2021 r., -1,9 % na 2022 r., -1,9 % na 2023 r. i -1,9 % na 2024 r. Zmianę z roku na rok oblicza się wychodząc od wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego określonego w ust. 3.
2. Wartość bazowa kosztów ustalonych odpowiada:
 - a) 6 245 065 000 EUR w ujęciu EUR2017, w przypadku gdy przed dniem wejścia w życie niniejszej decyzji wykonawczej prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i do tego dnia nie wejdzie w życie żadna umowa o wystąpieniu ze Zjednoczonym Królestwem;
 - b) 7 047 092 000 EUR w ujęciu EUR2017 we wszystkich pozostałych przypadkach.
3. Wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego odpowiada:
 - a) 49,29 EUR w ujęciu EUR2017, w przypadku gdy przed dniem wejścia w życie niniejszej decyzji wykonawczej prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i do tego dnia nie wejdzie w życie żadna umowa o wystąpieniu ze Zjednoczonym Królestwem;
 - b) 50,65 EUR w ujęciu EUR2017 we wszystkich pozostałych przypadkach.

Artykuł 6

Progi alarmowe

1. Państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę przynajmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planach skuteczności działania, na podstawie art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w przypadku gdy:
 - a) w trakcie danego roku kalendarzowego faktyczne natężenie ruchu, odnotowane przez Eurocontrol, odbiega od prognozy ruchu ujętej w planie skuteczności działania przyjętym na podstawie art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 o co najmniej 10 % operacji lotniczych IFR;
 - b) w trakcie danego roku kalendarzowego faktyczne natężenie ruchu, odnotowane przez Eurocontrol, odbiega od prognozy ruchu ujętej w planie skuteczności działania przyjętym na podstawie art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 o co najmniej 10 % jednostek usługowych.
2. Państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę przynajmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planach skuteczności działania, na podstawie art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w przypadku gdy zmiana w wartościach odniesienia wynikająca z sezonowych aktualizacji planu operacyjnego sieci na podstawie art. 9 ust. 4 lit. a) i art. 9 ust. 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽³⁾, w porównaniu z wartościami referencyjnymi z najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania, wynosi co najmniej:
 - a) 0,05 minuty opóźnienia ATFM na trasie, jeżeli wartość referencyjna w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania wynosi mniej niż 0,2 minuty opóźnienia ATFM na trasie; lub
 - b) 0,04 minuty opóźnienia ATFM na trasie powiększone o 5 % wartości referencyjnej w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania, jeżeli wartość referencyjna jest większa lub równa 0,2 minuty opóźnienia ATFM na trasie.

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

Artykuł 7

Grupy porównawcze

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

- a) w przypadku gdy przed dniem wejścia w życie niniejszej decyzji wykonawczej prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i do tego dnia nie wejdzie w życie żadna umowa o wystąpieniu ze Zjednoczonym Królestwem:
- (i) Grupa A: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Niemiec, Francji, Hiszpanii i Włoch;
 - (ii) Grupa B: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Norwegii, Szwecji, Danii, Finlandii i Irlandii;
 - (iii) Grupa C: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Czech, Chorwacji, Słowenii, Węgier, Słowacji, Bułgarii, Polski, Rumunii i Portugalii;
 - (iv) Grupa D: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Cypru, Malty, Estonii, Łotwy, Litwy i Grecji;
 - (v) Grupa E: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Austrii, Szwajcarii, Belgii-Luksemburga i Niderlandów;
- b) we wszystkich pozostałych przypadkach:
- (i) Grupa A: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Niemiec, Zjednoczonego Królestwa, Francji, Hiszpanii i Włoch;
 - (ii) Grupa B: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Norwegii, Szwecji, Danii, Finlandii i Irlandii;
 - (iii) Grupa C: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Czech, Chorwacji, Słowenii, Węgier, Słowacji, Bułgarii, Polski, Rumunii i Portugalii;
 - (iv) Grupa D: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Cypru, Malty, Estonii, Łotwy, Litwy i Grecji;
 - (v) Grupa E: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Austrii, Szwajcarii, Belgii-Luksemburga i Niderlandów.

Artykuł 8

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
