

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/779****z dnia 13 kwietnia 2022 r.****dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski 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) 2304)***(Jedynie tekst w języku polskim 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) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

**UWAGI OGÓLNE**

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 należy ustanowić system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają ponadto obowiązek ustalić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia. Do Komisji należy ocena, czy przedłożone docelowe parametry skuteczności działania, które zawarto w projektach planów skuteczności działania sporządzonych przez państwa członkowskie, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, przy czym ocena ta musi opierać się na kryteriach oceny wskazanych w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (2) Wybuch pandemii COVID-19, w pierwszym kwartale 2020 r., znacząco wpłynął na sektor transportu lotniczego i spowodował znaczne zmniejszenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomami sprzed pandemii ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 <sup>(3)</sup>. Ponieważ te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone następnie przez państwa członkowskie zostały sformułowane przed wybuchem pandemii COVID-19, nie mogły one uwzględnić spowodowanych tą sytuacją znacznie zmienionych okoliczności w transporcie lotniczym.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 <sup>(4)</sup> określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia, stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 w dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2021/891 <sup>(5)</sup> ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (5) Komisja odnotowuje, że w bazowej prognozie ruchu z października 2021 r. opracowanej przez służby statystyczno-prognostyczne organizacji Eurocontrol (STATFOR) przewiduje się, że ruch lotniczy na poziomie ogólnounijnym osiągnie poziom sprzed pandemii w 2023 r. i przekroczy je w 2024 r. Poziom niepewności co do tendencji rozwoju ruchu lotniczego pozostaje jednak szczególnie wysoki ze względu na ryzyko związane z rozwojem sytuacji epidemiologicznej dotyczącej COVID-19. Komisja odnotowuje również, że przewiduje się, iż stopień ożywienie ruchu lotniczego będzie różny w poszczególnych państwach członkowskich.
- (6) Wszystkie państwa członkowskie opracowały i przyjęły projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, które do dnia 1 października 2021 r. zostały przedłożone Komisji do oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 17 listopada 2021 r. Przedstawiona w niniejszej decyzji ocena Komisji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski.
- (7) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (8) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność przedłożonych przez władze Polski lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych z nim docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła ocenę poprzez skorygowanie projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.

#### OCENA KOMISJI

##### **Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa**

- (9) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Polski w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (10) Poniżej przedstawiono projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, które władze Polski przedłożyły w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia:

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

Polska	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдноśne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
PAŻP, Warmia i Mazury Sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

- (11) W odniesieniu do projektów docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa przedłożonych przez władze Polski w odniesieniu do wszystkich uwzględnionych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej Komisja stwierdziła, że planuje się osiągnięcie poziomu ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania w 2024 r. w odniesieniu do celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, natomiast w przypadku pozostałych „celów zarządzania bezpieczeństwem” lokalne docelowe parametry skuteczności działania odpowiadają poziomowi ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy od 2021 do 2024 r.
- (12) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski określono środki dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak środki mające na celu zapewnienie zgodności z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373<sup>(6)</sup>, przegląd procesów w zakresie bezpieczeństwa, aktualizacja szkoleń w zakresie bezpieczeństwa dla kadry kierowniczej, opracowanie wskaźników zarządzania bezpieczeństwem, dalsze propagowanie bezpieczeństwa, a także wdrożenie najlepszych praktyk, dokumentów i procedur zgodnie z przepisami krajowymi i międzynarodowymi.
- (13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11 i 12 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., projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

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

- (14) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Polski w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras (ang. *European Route Network Improvement Plan, ERNIP*) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie środowiska, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (15) W odniesieniu do roku kalendarzowego 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, 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 tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska. 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 kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

- (16) Projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez władze Polski oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z planu usprawnienia europejskiej sieci tras, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

	2021	2022	2023	2024
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Polski</b> , wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	<b>1,65 %</b>	<b>1,65 %</b>	<b>1,65 %</b>	<b>1,65 %</b>
Wartości odniesienia dla Polski	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska przedłożone przez władze Polski są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (18) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania władze Polski przedstawiły szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, w tym reorganizację konfiguracji sektorowej dla ośrodka kontroli obszaru Warszawa, wdrożenie zaawansowanych koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej, a także usprawnienia w rejonie kontrolowanym lotniska w Warszawie.
- (19) Komisja zauważa ponadto, że począwszy od lutego 2019 r. Polska wdrożyła już przestrzeń powietrzną ze swobodą planowania tras (FRA) między poziomem lotu (FL) 95 a poziomem lotu 660. Komisja zauważa również, że w roku kalendarzowym 2024 Polska planuje rozszerzyć FRA o Bałtycki FAB, Słowację i Ukrainę.
- (20) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 17–19 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.

#### **Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości**

- (21) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Polski w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (22) W odniesieniu do roku kalendarzowego 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, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego parametru docelowego upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości. 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 kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.
- (23) Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Polski dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

	2021	2022	2023	2024
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w Polsce w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot</b>	<b>0,07</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>
Wartości odniesienia dla Polski	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Polski są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (25) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Polska przedstawiła szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują ciągłe szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego, elastyczne planowanie wykorzystania personelu i elastyczne harmonogramy pracy personelu, większą liczbę sektorów i bardziej korzystne godziny otwarcia sektora, a także wdrożenie transgranicznej FRA.
- (26) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 24 i 25 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

#### **Korygowanie projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (27) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras poprzez korygowanie 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. Przedłożone przez władze Polski projekty docelowych parametrów budziły wątpliwości.
- (28) W szczególności, w przypadku porównania – na poziomie portów lotniczych – projektów krajowych docelowych parametrów w odniesieniu do średniego opóźnienia ATFM przylotów z wynikami podobnych portów lotniczych w drugim okresie odniesienia, Komisja stwierdziła, że przewiduje się, iż w portach lotniczych Warszawa–Chopin, Warszawa–Modlin, Kraków–Balice i Katowice–Pyrzowice wystąpią większe opóźnienia ATFM niż prognozowane dla podobnych portów lotniczych.
- (29) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, władze Polski powinny dodatkowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali dla trzeciego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywie 28 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

#### **Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej**

- (30) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Polski w odniesieniu do ustalonych kosztów jednostkowych („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono tendencję DUC w trzecim okresie odniesienia, długookresową tendencję DUC w drugim i trzecim okresie odniesienia (2015–2024) oraz wartość bazową DUC na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- (31) Ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych. Uzupełniono ją poprzez skorygowanie kluczowych czynników i parametrów użytych do określenia tych docelowych parametrów, jak określono w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (32) Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przedłożone przez władze Polski na trzeci okres odniesienia są następujące:

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Polski</b>	<b>2014 – wartość bazowa</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2020– 2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>169,6 PLN</b>	<b>174,8 PLN</b>	<b>320,1 PLN</b>	<b>200,2 PLN</b>	<b>172,0 PLN</b>	<b>163,2 PLN</b>
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

- (33) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez władze Polski tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -1,7 % rocznie w trzecim okresie odniesienia jest wyższa od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +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 przedłożona przez władze Polski długookresowa tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -0,4 % rocznie jest niższa 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 przedłożona przez władze Polski wartość bazowa DUC wynosząca 41,07 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR2017”) jest o 5,4 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 38,96 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa jednak, że przedłożony przez władze Polski ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. jest niższy o 6,7 % od średniej dla grupy porównawczej.
- (36) Komisja zbadała ponadto, czy odchylenia odnotowane w motywach 34 i 35 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, zważywszy że zaobserwowane odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub z kosztami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (37) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w swoim projekcie planu skuteczności działania władze Polski określiły wiele różnych środków przedsięwziętych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (PAŻP) w celu osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości. Środki te zostały szczegółowo określone oraz wyrażone ilościowo w projekcie planu skuteczności działania.
- (38) Polska planuje znaczne zwiększenie liczby kontrolerów ruchu lotniczego w ośrodku kontroli obszaru Warszawa w trzecim okresie odniesienia. Władze Polski wyjaśniają ponadto, że szkolenie i rekrutacja dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego umożliwi PAŻP dokonanie resektoryzacji przestrzeni powietrznej, a także obsłużenie prognozowanego natężenia ruchu, które ma osiągnąć poziomy z 2019 r. do końca trzeciego okresu odniesienia.
- (39) Komisja zauważa wzrost kosztów inwestycji związanych z projektami zwiększającymi przepustowość, takimi jak modernizacja i powiązane zmiany w systemie ATM, oddanie nowych pomieszczeń operacyjnych i stacji radiokomunikacyjnych, a także wymiana i rozwój infrastruktury nadzoru. Władze Polski zwracają uwagę, że planowane wydatki kapitałowe w trzecim okresie odniesienia koncentrują się na inwestycjach związanych z przepustowością i umożliwią optymalizację przestrzeni powietrznej (np. trójpoziomowy pionowy podział przestrzeni powietrznej), a także większą odporność, skalowalność i elastyczność świadczenia usług.
- (40) Na podstawie szczegółowej analizy przeprowadzonej przez organ oceny skuteczności działania Komisja stoi na stanowisku, że stosowne środki przedstawione przez Polskę w projekcie planu skuteczności działania są rzeczywiście niezbędne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości. Ponadto, uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez organ oceny skuteczności działania, można stwierdzić, że dodatkowe koszty tych środków są większe niż odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC, o której mowa w motywie 34.

- (41) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 37–40 Komisja uznaje zatem, że Polska spełnia kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i).
- (42) Z powyższych uwag wynika, że nie ma potrzeby dalszego badania, czy kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) zostałyby spełnione w odniesieniu do Polski.
- (43) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 33–42 proponowane parametry docelowe zawarte w przedstawionym przez władze Polski projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

#### **Korekta projektów docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (44) 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 ocenę projektów docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie poprzez skorygowanie projektów 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. Przedłożone przez władze Polski projekty docelowych parametrów budziły wątpliwości.
- (45) Po pierwsze, poprzez porównanie tendencji terminalowych DUC w trzecim okresie odniesienia z tendencją DUC na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych DUC pierwszej polskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +2,2 % i drugiej polskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +1,9 % jest wyższa niż przedstawiona przez władze Polski tendencja DUC na trasie na szczelbu strefy pobierania opłat wynosząca -1,7 % w trzecim okresie odniesienia.
- (46) Po drugie Komisja stwierdziła, że projekty docelowych parametrów dla tendencji terminalowych DUC w odniesieniu do pierwszej polskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynoszącej +2,2 % w trzecim okresie odniesienia są wyższe niż faktyczna tendencja terminalowych DUC wynosząca -8,9 %, odnotowana w drugim okresie odniesienia. Ponadto projekty docelowych parametrów dla tendencji terminalowych DUC w odniesieniu do drugiej polskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynoszącej +1,9 % w trzecim okresie odniesienia są wyższe niż faktyczna tendencja terminalowych DUC wynosząca -2,6 %, odnotowana w drugim okresie odniesienia.
- (47) Komisja uważa zatem, że, przyjmując ostateczny planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, władze Polski powinny dodatkowo uzasadnić terminalowe docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej dla trzeciego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywach 45 i 46 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

#### **WNIOSKI**

- (48) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach 9–47 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (49) Komisja zauważa, że niektóre państwa członkowskie zasygnalizowały zamiar uwzględnienia w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia pozycji kosztów związanych z lotniskowymi systemami wykrywania dronów. Na podstawie elementów zawartych w projektach planów skuteczności działania nie było możliwe precyzyjne ustalenie, w jakim stopniu państwa członkowskie uwzględniły takie ustalone koszty w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia oraz – jeżeli koszty te zostały uwzględnione – w jakim stopniu są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i tym samym można je uznać za kwalifikowalne w ramach systemu skuteczności działania i opłat. Służby Komisji skierowały do wszystkich państw członkowskich wezwanie *ad hoc* do udzielenia informacji w celu zebrania odpowiednich informacji, a następnie poddadzą dodatkowej analizie zgłoszone koszty związane z lotniskowymi systemami wykrywania dronów w kontekście weryfikacji zgodności ze stawkami jednostkowymi. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla ustaleń i wniosków Komisji w sprawie kosztów wykrywania dronów.
- (50) W odpowiedzi na rosyjską agresję wojskową wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia wprowadziła w życie 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 jakąkolwiek rosyjską osobę fizyczną lub prawną, podmiot lub organ, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad nim. Środki te prowadzą do zmniejszenia natężenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad terytorium Unii. Skutki na poziomie ogólnounijnym nie powinny być jednak porównywalne ze zmniejszeniem natężenia ruchu lotniczego, które wynikało z wybuchu pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. W związku z tym należy utrzymać obecne środki i procesy wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski 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 Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 kwietnia 2022 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji

\_\_\_\_\_



## ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Polski 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

Polska	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Odnoszące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
PAŻP Warmia i Mazury Sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

## Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Polski, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Wartości odniesienia dla Polski	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w Polsce w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,07	0,12	0,12	0,12
Wartości odniesienia dla Polski	0,07	0,12	0,12	0,12

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTO-  
WEJ**

**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Polski</b>	<b>2014 – wartość bazowa</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2020– 2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>169,6 PLN</b>	<b>174,8 PLN</b>	<b>320,1 PLN</b>	<b>200,2 PLN</b>	<b>172,0 PLN</b>	<b>163,2 PLN</b>
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,2- 4 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR