

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2424**z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii 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) 8740)***(Jedynie tekst w języku rumuńskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

- (1) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany skuteczności działania, które muszą zawierać wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽³⁾. Z uwagi na to, że te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone przez państwa członkowskie w październiku 2019 r. zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19 w marcu 2020 r., nie uwzględniono w nich znacznego ograniczenia ruchu lotniczego ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia. Na tej podstawie państwa członkowskie przedłożyły Komisji w październiku 2021 r. projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

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

- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾ została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. W decyzji tej Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Rumunii na trzeci okres odniesienia, nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, i wydała zalecenia dotyczące korekty tych docelowych parametrów.
- (5) W odpowiedzi na rosyjską wojnę napastniczą wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia nałożyła środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakiegokolwiek rosyjskie osoby fizyczne lub prawne, podmioty lub organy, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad tym terytorium. Wspomniane środki ograniczające oraz przyjęte przez Rosję środki odwetowe doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczeblu całej Unii zaobserwowany wpływ na liczbę lotów był jednak ograniczony w porównaniu z radykalnym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, jakie było rezultatem wybuchu pandemii COVID-19.
- (6) W dniu 13 lipca 2022 r. władze Rumunii przedłożyły Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przedłożył jej sprawozdanie zawierające jego ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania.
- (8) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła, biorąc pod uwagę uwarunkowania lokalne, spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych z nim docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła ocenę poprzez weryfikację elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) W bazowej prognozie ruchu, opracowanej przez służby statystyczno-prognostyczne organizacji Eurocontrol („STATFOR”) i opublikowanej w czerwcu 2022 r., uwzględniono zmienione okoliczności odnośnie do ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej. Opierając się na tej prognozie, Komisja zauważa, że oczekuje się, iż Rumunia zanotuje dodatkowy ruch lotniczy w swojej przestrzeni powietrznej w pozostałej części trzeciego okresu odniesienia ze względu na zmiany przepływów ruchu lotniczego wynikające z wojny prowadzonej przez Rosję w Ukrainie. Sytuacja ta nie zmienia jednak znacząco warunków operacyjnych służb żeglugi powietrznej w Rumunii i nie ma negatywnego wpływu na jej skorygowany projekt planu skuteczności działania.

OCENA KOMISJI

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

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

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie niespójności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w projektach krajowych planów skuteczności działania i planu skuteczności działania dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej złożonych przez Belgię, Niemcy, Grecję, Francję, Cypr, Łotwę, Luksemburg, Maltę, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia oraz w sprawie wydania zaleceń w zakresie zmiany tych parametrów (Dz.U. L 135 z 12.5.2022, s. 4).

- (11) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Rumunii lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia.

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

- (12) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez władze Rumunii w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, a mianowicie ROMATSA, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii określono środki dla ROMATSA służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, obejmujące wdrożenie wewnętrznych procedur monitorowania bezpieczeństwa i procesów służących ciągłej poprawie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem.
- (14) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 11, 12 i 13 oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku trzeciego okresu odniesienia, a mianowicie do roku 2024, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Rumunii w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono zgodnie z pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.
- (16) W odniesieniu do roku 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można zmodyfikować z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska na rok 2021 ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.

- (17) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Rumunii docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska oraz analogiczne krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z planu usprawnienia europejskiej sieci tras, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii.

Rumunia	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Wartości odniesienia	2,05 %	2,05 %	2,05 %

- (18) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Rumunii docelowe parametry w zakresie środowiska są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022, 2023 i 2024.
- (19) Komisja zauważa, że w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, w tym jej udział w inicjatywie dotyczącej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras w Europie Południowo-Wschodniej, zwiększoną współpracę transgraniczną, plan przejściowy na rzecz wdrożenia nawigacji opartej na charakterystykach oraz zmiany w konfiguracji sektorów operacyjnych w celu poprawy wykorzystania przestrzeni powietrznej.
- (20) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 17, 18 i 19, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (21) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Rumunii w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) oceniono zgodnie z pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.
- (22) W odniesieniu do roku 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie w skorygowanych projektach planów skuteczności działania nie można zmodyfikować z mocą wsteczną lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na rok 2021 ustalonych przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat 2022, 2023 i 2024.
- (23) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Rumunii docelowe parametry w zakresie przepustowości tras dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz analogiczne wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci.

Rumunia	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,04	0,04	0,04
Wartości odniesienia	0,04	0,04	0,04

- (24) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Rumunii docelowe parametry w zakresie przepustowości są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla każdego z lat 2022, 2023 i 2024.

- (25) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym, konfigurację przestrzeni powietrznej z naciskiem na wdrażanie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz elastyczne wykorzystanie koncepcji przestrzeni powietrznej, a także rekrutację i szkolenie nowych kontrolerów ruchu lotniczego.
- (26) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 23, 24 i 25, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Weryfikacja docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (27) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras poprzez weryfikację projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Stwierdzono, że w przypadku Rumunii wspomniane docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

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

- (28) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Rumunii przedłożonym w 2021 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Rumunia zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (29) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie w trzecim okresie odniesienia w strefie pobierania opłat Rumunii, określone w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., oraz analogiczne skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2022 r.

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–20-021	2022	2023	2024
<i>Początkowe docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)</i>	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR
Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	179,53 RON	163,47 RON	160,39 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	39,32 EUR	35,80 EUR	35,13 EUR

- (30) Komisja zauważa, że Rumunia skorygowała swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na lata 2022, 2023 i 2024. Te docelowe parametry skutkują – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym („DUC”), który jest o 6,9 % niższy w latach 2022, 2023 i 2024 oraz o 5,4 % niższy dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Wspomniane redukcje DUC wynikają z korekty w górę założeń dotyczących ruchu zastosowanych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na lata 2022, 2023 i 2024, które są częściowo zrównoważone wzrostem ustalonych kosztów dla lat 2023 i 2024.

- (31) Komisja zauważa, że założenia dotyczące ruchu zastosowane w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opierają się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r. W poniższej tabeli porównano trasowe jednostki usługowe prognozowane dla strefy pobierania opłat na lata 2022, 2023 i 2024 z danymi liczbowymi zawartymi w projekcie planu skuteczności działania.

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2022	2023	2024
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	4 360	5 022	5 269
Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	4 583	5 531	5 825
Różnica	+ 5,1 %	+ 10,1 %	+ 10,6 %

- (32) W porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. roczne wzrosty liczby jednostek usługowych w latach 2022, 2023 i 2024 mieszczą się w przedziale od 5 % do 11 %.
- (33) Skorygowane ustalone koszty na lata 2022, 2023 i 2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2022	2023	2024
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	835 mln RON	875 mln RON	919 mln RON
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	823 mln RON	904 mln RON	934 mln RON
Różnica	- 1,5 %	+ 3,3 %	+ 1,7 %

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

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2022	2023	2024
<i>Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	116,1 (2,1 %)	119,1 (2,6 %)	122,2 (2,6 %)
Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	125,9 (9,3 %)	130,9 (4,0 %)	134,8 (3,0 %)

- (35) Ze względu na aktualizację prognozy inflacji przewiduje się, że skorygowane ustalone koszty w wartościach nominalnych znacznie wzrosną, w szczególności w latach 2023 i 2024, w sposób przedstawiony poniżej.

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2022	2023	2024
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	946 mln RON	1 013 mln RON	1 088 mln RON
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	1 000 mln RON	1 138 mln RON	1 209 mln RON
Różnica	+ 5,7 %	+ 12,3 %	+ 11,0 %

- (36) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez władze Rumunii skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zgodnie z kryteriami, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (37) Odnośnie do pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +0,8 % w trzecim okresie odniesienia jest lepsza od ogólnounijnijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +2,9 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (38) Odnośnie do pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -0,3 % odbiega znacząco od długookresowej ogólnounijnijnej tendencji wynoszącej -1,3 % dla tego samego okresu. Komisja zauważa, że stanowi to jednakże poprawę w stosunku do długookresowej tendencji DUC wynoszącej +0,6 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (39) Odnośnie do pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa dla DUC Rumunii wynosząca 34,03 EUR, wyrażona w cenach z 2017 r., jest o 14,6 % niższa od średniej wartości bazowej dla właściwej grupy porównawczej wynoszącej 39,84 EUR w ujęciu EUR 2017.
- (40) Widać wyraźnie, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej Rumunii skutkują długookresową tendencją DUC w trzecim okresie odniesienia, która jest lepsza od analogicznej ogólnounijnijnej tendencji. Co więcej, skorygowany DUC Rumunii na rok 2024 jest niższy niż wartość bazowa dla roku 2014, co wskazuje na redukcję DUC w drugim i trzecim okresie odniesienia, nawet jeśli długookresowa ogólnounijnijna tendencja DUC nie jest osiągnięta. Rumunia osiąga ponadto dobry wynik pod względem skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do wartości bazowej dla roku 2019, znacznie poniżej analogicznej wartości średniej dla grupy porównawczej. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnijnej długookresowej tendencji DUC, o którym mowa w motywie 38, nie wyklucza w przypadku Rumunii spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (41) Podsumowując, Komisja uważa zatem, iż Rumunia odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (42) W świetle uwag przedstawionych w motywach 29–41, docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

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

- (43) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie poprzez weryfikację docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (44) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja wyraziła wątpliwości co do docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych, zaproponowanych przez władze Rumunii w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., i uznała, że Rumunia powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je w dół. Komisja zauważa jednak, że Rumunia dokonała przeciwnej korekty w górę przedmiotowych docelowych parametrów na lata 2022 i 2023, uwzględniając wzrost ustalonych kosztów w ujęciu realnym na rok 2023.
- (45) Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb terminalowych Rumunii wynosząca +4,2 % w trzecim okresie odniesienia pozostaje wyższa niż tendencja DUC dla służb trasowych wynosząca +0,8 % w trzecim okresie odniesienia i pozostaje wyższa niż faktyczna tendencja DUC dla służb terminalowych wynosząca -3,1 %, jaką odnotowano w drugim okresie odniesienia. Ponadto tendencja DUC dla służb terminalowych w trzecim okresie odniesienia uległa jedynie nieznacznej poprawie w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii w 2021 r., w którym odnotowano tendencję DUC dla służb terminalowych na poziomie +4,3 %.
- (46) W związku z tym, w świetle uwag przedstawionych w motywach 44 i 45, Komisja stwierdza, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych Rumunii nadal budzą wątpliwości. W związku z tym Komisja ponownie wyraża opinię, że Rumunia powinna skorygować te docelowe parametry w dół lub przedstawić odpowiednie uzasadnienie tych docelowych parametrów, w tym zwiększonych ustalonych kosztów na rok 2023. Rumunia powinna odnieść się do tych wątpliwości w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

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

- (47) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie przepustowości poprzez weryfikację systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W tym zakresie Komisja przeanalizowała, czy proponowane systemy zachęt spełniają podstawowe wymogi określone w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (48) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że Rumunia ma dokonać korekty swojego systemu zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tego systemu zachęt zostały ustalone na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obarczony ryzykiem. Komisja zauważa, że Rumunia skorygowała swój system zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali, ustalając wynikające z niego maksymalne straty finansowe na poziomie równym 1 % ustalonych kosztów. Korekta stanowi odpowiedź na wątpliwości wyrażone przez Komisję w decyzji wykonawczej (UE) 2022/728. Komisja nie ma żadnych dalszych uwag na temat systemów zachęt określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Rumunii.

PODSUMOWANIE

- (49) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, są spójne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Rumunii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za spójne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem

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

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Rumunia	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,05 %	2,05 %	2,05 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Rumunia	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,04	0,04	0,04

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–20-021	2022	2023	2024
Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	179,53 RON	163,47 RON	160,39 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	39,32 EUR	35,80 EUR	35,13 EUR