



2024/1688

17.6.2024

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/1688**

**z dnia 12 czerwca 2024 r.**

**ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 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) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Szczegółowe wymogi dotyczące przyjęcia przez Komisję ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej określono w art. 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 <sup>(2)</sup>.
- (2) Zgodnie z art. 9 ust. 3 akapit pierwszy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, który obejmuje lata kalendarzowe od 2025 do 2029 włącznie, należy przyjąć przed dniem 1 czerwca 2024 r., co daje państwom członkowskim czas na przygotowanie planów skuteczności działania, które należy przedłożyć Komisji do dnia 1 października 2024 r. do celów ich oceny.
- (3) Przygotowując ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, Komisja opublikowała orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania do celów konsultacji z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, innymi właściwymi osobami i organizacjami oraz, w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”). Te orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania zostały formalnie określone w decyzji Komisji (UE) 2023/2481 <sup>(3)</sup> na podstawie zaleceń otrzymanych od organu weryfikującego skuteczność działania wyznaczonego przez Komisję zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004. Działania konsultacyjne przeprowadzone przez Komisję przy wsparciu organu weryfikującego skuteczność działania i dotyczące przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania obejmowały spotkanie z zainteresowanymi stronami, które odbyło się dnia 8 listopada 2023 r., oraz ankietę internetową dostępną od dnia 4 października 2023 r. do dnia 1 grudnia 2023 r.
- (4) W marcu 2024 r. organ weryfikujący skuteczność działania przedłożył Komisji sprawozdanie końcowe dotyczące proponowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia. W sprawozdaniu tym szczegółowo przedstawiono założenia, uzasadnienie i analizę leżących u podstaw proponowanych docelowych parametrów i związanych z nimi wartości bazowych, progów alarmowych i grup porównawczych. Przedstawiono w nim również wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami, o których mowa w motywie (3). W sprawozdaniu organ weryfikujący skuteczność działania skorzystał z najnowszych założeń dotyczących ruchu na czwarty okres odniesienia udostępnionych przez służby statystyczno-prognostyczne Eurocontrol („STAT-STATFOR”).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

<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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj)).

<sup>(3)</sup> Decyzja Komisji (UE) 2023/2481 z dnia 10 listopada 2023 r. ustanawiająca orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia (2025–2029) (Dz.U. L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj>).

- (5) Określając w niniejszej decyzji ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, uwzględniono informacje otrzymane od organu weryfikującego skuteczność działania, menedżera sieci, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i krajowych organów nadzoru oraz wzięto pod uwagę wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami.
- (6) Niniejsza decyzja obejmuje geograficzny zakres stosowania systemu skuteczności działania i opłat, a mianowicie państwa członkowskie, Norwegię i Szwajcarię. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia i powiązane wartości bazowe ustalono na podstawie bazowej prognozy ruchu przygotowanej przez STATFOR i opublikowanej w lutym 2024 r., wyrażonej jako liczba operacji lotniczych wykonywanych według wskazań przyrzędów („IFR”) oraz liczba jednostek usługowych. Na poziomie unijnym ta prognoza ruchu na trasach zakłada łącznie 9 552 000 operacji lotniczych IFR i 128 933 200 jednostek usługowych w 2024 r., 9 787 000 operacji lotniczych IFR i 133 040 200 jednostek usługowych w 2025 r., 10 004 000 operacji lotniczych IFR i 136 927 200 jednostek usługowych w 2026 r., 10 209 000 operacji lotniczych IFR i 140 566 200 jednostek usługowych w 2027 r., 10 430 000 operacji lotniczych IFR i 144 385 200 jednostek usługowych w 2028 r. oraz 10 594 000 operacji lotniczych IFR i 147 464 200 jednostek usługowych w 2029 r.
- (7) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa, mierzone jako poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem, jaki mają osiągnąć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uprawnione do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego, powinny zapewniać skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa wykraczającą poza minimalną zgodność z wymogami dotyczącymi systemów zarządzania bezpieczeństwem instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Poziom tych docelowych parametrów skuteczności działania należy ustalić z uwzględnieniem rzeczywistej i docelowej skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa w trzecim okresie odniesienia oraz dalszej poprawy niezbędnej w czwartym okresie odniesienia w świetle najnowszych zmian regulacyjnych i operacyjnych.
- (8) Ponadto należy wziąć pod uwagę zależności między kluczowym obszarem skuteczności działania dotyczącym bezpieczeństwa a innymi kluczowymi obszarami skuteczności działania w systemie skuteczności działania i opłat, uznając, że zarządzanie bezpieczeństwem działa w charakterze mechanizmu kontroli zapewniającego należytą identyfikację i uwzględnienie zewnętrznych lub wewnętrznych czynników wpływających na bezpieczeństwo zapewniania służb żeglugi powietrznej. W związku z tym należy położyć szczególny nacisk na dalsze zwiększanie zdolności w obszarze zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, któremu należy wyznaczyć bardziej ambitny, ukierunkowany poziom skuteczności działania niż w innych obszarach zarządzania bezpieczeństwem, podobnie jak w trzecim okresie odniesienia.
- (9) Na czwarty okres odniesienia EASA dokonała aktualizacji metody pomiaru kluczowego wskaźnika skuteczności działania w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem. Zmieniona metoda ma zapewnić dostosowanie do odpowiednich najlepszych praktyk w branży, z uwzględnieniem zmian regulacyjnych i technicznych. W związku z tym warunki, jakie muszą spełnić instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, aby osiągnąć określoną wartość docelową w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem, definiowaną jako „poziomy wdrożenia” w przedziale od A do D, stały się bardziej rygorystyczne w porównaniu z trzecim okresem odniesienia. W wyniku tych zmian docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa na trzeci i czwarty okres odniesienia nie są bezpośrednio porównywalne.
- (10) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska, mierzone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, powinny odzwierciedlać założenia Europejskiego Zielonego Ładu. Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119<sup>(4)</sup> Unia ustanowiła zobowiązania prawne do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. i zmniejszenia do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. Aby to osiągnąć, wszystkie sektory gospodarki, w tym transport lotniczy, powinny przyczynić się do wymaganej redukcji emisji gazów cieplarnianych. W przypadku zarządzania ruchem lotniczym oznacza to, że należy skutecznie zająć się kwestią nieefektywności lotów prowadzącą do nadmiernego zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych. Powinno to również obejmować łagodzenie, za pomocą odpowiednich środków operacyjnych, nieefektywności wynikającej z czynników pozostających poza kontrolą instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak warunki pogodowe i obszary niebezpieczne zamknięte dla ruchu.

(<sup>4</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (11) Przy ustalaniu poziomu ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących środowiska na czwarty okres odniesienia należy wziąć pod uwagę historyczne wyniki osiągnięte w tym kluczowym obszarze skuteczności działania; szacowane korzyści wynikające ze środków określonych w planie usprawnienia europejskiej sieci tras, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123<sup>(3)</sup>; oraz konsekwencje wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie dla przepływów ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej.
- (12) Ponadto należy wziąć pod uwagę zależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania dotyczącymi środowiska i przepustowości. Analiza dokonana przez organ weryfikujący skuteczność działania potwierdza, że skuteczność działania w zakresie środowiska i skuteczność działania w zakresie przepustowości są ze sobą ściśle powiązane. W związku z tym ukierunkowana poprawa horyzontalnej efektywności lotu w czwartym okresie odniesienia wymaga również od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej skutecznego zarządzenia wszelkim istniejącym niedoborom przepustowości, które ograniczają dostępność przestrzeni powietrznej dla użytkowników i prowadzą do nieoptymalnych trajektorii lotu w celu ominięcia zatłoczonych obszarów.
- (13) Biorąc pod uwagę, że środki operacyjne, które mają zostać podjęte przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w tym korzyści wynikające ze środków planowanych w ramach planu usprawnienia europejskiej sieci tras, będą stopniowo realizowane w czwartym okresie odniesienia, a także biorąc pod uwagę przewidywany wzrost ruchu w czwartym okresie odniesienia, który może mieć wpływ na złożoność operacji, skuteczność działania w zakresie środowiska w czwartym okresie odniesienia powinna być ukierunkowana na stopniową poprawę, z uwzględnieniem również wpływu wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie na przepływy ruchu lotniczego w niektórych państwach członkowskich.
- (14) Biorąc pod uwagę zależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania dotyczącymi przepustowości i środowiska, o których mowa w motywie (12), oraz biorąc pod uwagę znaczenie zmniejszenia wpływu zarządzania ruchem lotniczym na środowisko na potrzeby realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu, ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości na czwarty okres odniesienia, mierzone jako średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) na trasie przypadające na lot, związane ze służbami żeglugi powietrznej, należy ustalić na poziomie zapewniającym użytkownikom odpowiedni poziom jakości usług.
- (15) Ogólnounijne docelowe parametry przepustowości na czwarty okres odniesienia powinny w szczególności sprzyjać szybkiemu i skutecznemu rozwiązaniu problemu utrzymujących się od dawna niedoborów zdolności do zarządzania ruchem lotniczym, z którymi borykają się niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Takie problemy z przepustowością obserwowano od drugiego okresu odniesienia (2015–2019) i ponownie pojawiły się w następstwie kryzysu związanego z COVID-19, który w wielu przypadkach spowodował znaczne zmniejszenie lub zawieszenie szkolenia nowych kontrolerów ruchu lotniczego, nawet w przypadku ośrodków kontroli obszaru, w których liczba kontrolerów ruchu lotniczego była historycznie zbyt niska, aby odpowiednio zaspokoić zapotrzebowanie na ruch lotniczy. W związku z tym w niektórych obszarach Unii, w szczególności w ograniczonej liczbie ośrodków kontroli obszaru w głównej części Europy, zdolność do zarządzania ruchem lotniczym nie była wystarczająca, aby umożliwić ożywienie ruchu lotniczego w następstwie poważnego pogorszenia się ruchu w czasie pandemii COVID-19.
- (16) Ponadto należy wziąć pod uwagę zmiany w natężeniu ruchu wynikające z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, które doprowadziły do znacznego wzrostu liczby lotów w niektórych państwach członkowskich. Sytuacja ta stanowi wyzwanie dla zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które będą musiały zapewnić świadczenie usług w obliczu dużego i rosnącego natężenia ruchu również w czwartym okresie odniesienia. Obserwowane zagęszczenie przepływów ruchu na niektórych obszarach dodatkowo potęguje zamknięcie dla cywilnego ruchu lotniczego niektórych części przestrzeni powietrznej kontrolowanych przez państwa członkowskie w pobliżu granicy z Ukrainą.

<sup>(3)</sup> 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/123/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj)).

- (17) Ponadto należy uwzględnić środki zwiększania przepustowości stosowane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które zostały już uwzględnione w planie operacyjnym sieci europejskiej, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123. Najnowsza dostępna wersja planu operacyjnego sieci europejskiej, obejmująca lata 2023–2027 <sup>(6)</sup>, obejmuje poprawę przepustowości przez większość ośrodków kontroli obszaru, które w przeszłości znacząco przyczyniały się do opóźnień ATFM na trasie, w tym wdrożenie najnowocześniejszych systemów zarządzania ruchem lotniczym i zaawansowanych narzędzi kontroli ruchu lotniczego. Zgodnie z dostępną analizą inwestycje te znacznie poprawią skuteczność działania w zakresie przepustowości w tych ośrodkach kontroli obszaru w czwartym okresie odniesienia. W czwartym okresie odniesienia oczekuje się również szczególnych korzyści operacyjnych z części pierwszego wspólnego projektu SESAR dotyczącej funkcji zarządzania ruchem lotniczym i określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/116 <sup>(7)</sup>, które zostaną wdrożone w czwartym okresie odniesienia.
- (18) Zgodnie z planem operacyjnym sieci europejskiej, o którym mowa w motywie (17), oczekuje się jednak, że szereg ośrodków kontroli obszaru będzie borykać się z wyzwaniami związanymi z zaspokojeniem prognozowanego zapotrzebowania na ruch lotniczy w pierwszych latach czwartego okresu odniesienia, w szczególności ze względu na utrzymujący się niewystarczający poziom zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego. Zainteresowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny wprowadzić wszelkie dostępne im środki w celu rozwiązania stwierdzonych problemów związanych ze zdolnością strukturalną i personelem oraz w celu zminimalizowania wszelkich związanych z tym negatywnych skutków dla skuteczności działania sieci. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości opierają się na założeniu, że postępy w radzeniu sobie z niedoborami przepustowości zostaną poczynione do końca trzeciego okresu odniesienia oraz że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej udostępnią znaczną dodatkową przepustowość na początku czwartego okresu odniesienia.
- (19) W przypadku gdy państwo członkowskie ma do czynienia ze znacznym dodatkowym ruchem i dużym wzrostem złożoności operacji, przy czym te dwie okoliczności są spowodowane zmianą przepływów ruchu wynikającą z wojny w Ukrainie, o której mowa w motywie (16), sytuacja ta utrudnia danemu państwu członkowskiemu osiągnięcie zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie przepustowości. W związku z tym dane państwo członkowskie powinno przedstawić w swoim projekcie planu skuteczności działania odpowiednie informacje na temat wynikających z wojny w Ukrainie skutków operacyjnych dla jego instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, aby umożliwić Komisji uwzględnienie tych okoliczności przy ocenie proponowanych lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia pod kątem ich spójności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (20) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej na każdy rok okresu odniesienia, wyrażone jako wartości procentowe, odzwierciedlają zmianę z roku na rok średniej ogólnounijnej ustalonego kosztu jednostkowego trasowych służb żeglugi powietrznej. Wstępne dane dotyczące kosztów i ruchu w czwartym okresie odniesienia przedłożone przez państwa członkowskie w czerwcu 2023 r. należy wykorzystać jako jedno ze źródeł danych wejściowych na potrzeby ustalenia ogólnounijnej wartości docelowej, oprócz przeprowadzonej przez organ weryfikujący skuteczność działania perspektywicznej analizy eksperckiej kosztów w czwartym okresie odniesienia oraz potencjalnej poprawy efektywności kosztowej oszacowanej przez ten organ w odniesieniu do tego okresu na podstawie analizy istniejącej nieefektywności kosztowej w zapewnianiu trasowych służb żeglugi powietrznej.
- (21) Należy również wziąć pod uwagę zależności z innymi kluczowymi obszarami skuteczności działania. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na czwarty okres odniesienia powinny zostać ustalone na poziomie umożliwiającym wzmocnienie niezbędnej poprawy skuteczności operacyjnej w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących środowiska i przepustowości. W tym celu w czwartym okresie odniesienia konieczne jest zwiększenie – w porównaniu z trzecim okresem odniesienia – ustalonych kosztów na poziomie ogólnounijnym, aby umożliwić poprawę jakości usług, w tym wprowadzenie środków mających na celu przyspieszenie rekrutacji i szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego oraz zwiększenie inwestycji w nowoczesne technologie.

<sup>(6)</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia pierwszego wspólnego projektu wspierającego wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie określonego w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/116/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj)).

- (22) Wskaźnik rocznego wzrostu kosztów ustalonych w czwartym okresie odniesienia powinien pozostać poniżej prognozowanego tempa wzrostu ruchu, aby wspierać dalszą poprawę efektywności kosztowej i korzyści skali w świadczeniu usług. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny korzystać z synergii dostępnych dzięki współpracy transgranicznej, a także innym zmianom strukturalnym w organizacji i świadczeniu usług. W okresie obejmującym zarówno czwarty, jak i trzeci okres odniesienia długoterminowa ogólnounijną tendencja w zakresie ustalonego kosztu jednostkowego dla trasowych służb żeglugi powietrznej powinna wynosić -1,0 % rocznie.
- (23) W wyniku wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie niektóre państwa członkowskie straciły znaczną część przepływów ruchu lotniczego, które tradycyjnie obsługiwały. To zmniejszenie ruchu utrzyma się w czwartym okresie odniesienia, co będzie miało znaczący wpływ na efektywność kosztową instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zainteresowanych państw członkowskich. Już w trzecim okresie odniesienia w swoich decyzjach (UE) 2022/2423 <sup>(8)</sup> i (UE) 2022/2426 <sup>(9)</sup> Komisja określiła metodę uwzględniania tych wyjątkowych okoliczności w ramach oceny spójności lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na podstawie art. 11 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
- (24) Przewidywaną poprawę efektywności kosztowej w czwartym okresie odniesienia należy obliczyć, wychodząc od ogólnounijnej wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego, otrzymywanej przez podzielenie wartości bazowej ogólnounijnych kosztów ustalonych przez prognozę ruchu przygotowaną przez STATFOR na rok 2024 wyrażoną w jednostkach usługowych. Wartość bazową ogólnounijnych kosztów ustalonych należy oszacować z wykorzystaniem najnowszych dostępnych danych dotyczących rzeczywistych kosztów zapewniania służb żeglugi powietrznej w trzecim okresie odniesienia, skorygowanych na podstawie wstępnych danych dotyczących kosztów za 2024 r. otrzymanych od państw członkowskich w czerwcu 2023 r. oraz szacunków dotyczących poziomu kosztów na 2024 r. wynikających z analizy organu weryfikującego skuteczność działania. Należy uwzględnić prognozowane zmiany w ruchu w pozostałej części trzeciego okresu odniesienia oraz ich wpływ na koszty.
- (25) Aby ustanowić progi alarmowe, powyżej których państwa członkowskie mogą zwrócić się o korektę docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w planach skuteczności działania, należy wziąć pod uwagę przedziały prognozy ruchu, w ujęciu trasowych jednostek usługowych i operacji lotniczych IFR, od niewielkiego do znaczącego wzrostu na podstawie prognozy służb statystyczno-prognostycznych Eurocontrol (STATFOR). Długi okres prognozy, a mianowicie do końca 2029 r., wiąże się z pewną niepewnością, w szczególności związaną z ryzykiem geopolitycznym, wzrostem gospodarczym i zmiennością przepływów ruchu, co zaobserwowano w trzecim okresie odniesienia, a także rozwojem powiązań gospodarczych z rynkami wschodzącymi. Progi alarmowe powinny uwzględniać racjonalny poziom zmian w ruchu w stosunku do bazowej prognozy ruchu STATFOR opublikowanej w lutym 2024 r., a jednocześnie dają państwom członkowskim możliwość zwrócenia się o korektę ich lokalnych planów skuteczności działania w przypadku ewoluowania faktycznego ruchu raczej zgodnie z prognozą STATFOR zakładającą wysokie wartości lub z prognozą STATFOR zakładającą niskie wartości.
- (26) 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 poziom inflacji.
- (27) Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej wydał negatywną opinię. Uznano, że niezbędny jest akt wykonawczy, i przewodniczący przedłożył komitetowi odwoławczemu projekt aktu wykonawczego do dalszego rozpatrzenia. Komitet odwoławczy nie wydał opinii,

<sup>(8)</sup> Decyzja Komisji (UE) 2022/2423 z dnia 5 grudnia 2022 r. dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Szwecji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania (Dz.U. L 318 z 12.12.2022, s. 116, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj>).

<sup>(9)</sup> Decyzja Komisji (UE) 2022/2426 z dnia 5 grudnia 2022 r. dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Łotwy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania (Dz.U. L 318 z 12.12.2022, s. 147, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj>).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

##### Zakres

Niniejsza decyzja ustanawia ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia obejmujący pięć lat kalendarzowych od roku 2025 do roku 2029.

#### Artykuł 2

##### Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności 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 2029 r., ustala się na następujących poziomach skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażonych jako poziom wdrożenia w przedziale od A do D wyznaczonym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”):

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

#### Artykuł 3

##### Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności 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, wyrażone 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: 2,80 % w 2025 r., 2,75 % w 2026 r., 2,71 % w 2027 r., 2,68 % w 2028 r. i 2,66 % w 2029 r.

#### Artykuł 4

##### Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności 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 2025 r., 0,7 minuty na lot w 2026 r., 0,6 minuty na lot w 2027 r., 0,5 minuty na lot w 2028 r. oraz 0,5 minuty na lot w 2029 r.

#### Artykuł 5

##### Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności 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 -1,2 % na 2025 r., -1,2 % na 2026 r., -1,2 % na 2027 r., -1,2 % na 2028 r. i -1,2 % na 2029 r. Zmianę z roku na rok oblicza się wychodząc od wartości bazowej ustalonego kosztu jednostkowego określonego w ust. 3.
2. Ogólnounijną wartość bazową kosztów ustalonych ustala się na 7 100 000 000 EUR, w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”).
3. Ogólnounijną wartość bazową ustalonego kosztu jednostkowego ustala się na 55,07 EUR w ujęciu EUR2022.

## Artykuł 6

**Progi alarmowe**

1. Państwa członkowskie mogą wnioskować o korektę przynajmniej jednego docelowego parametru skuteczności działania uwzględnionego w planach skuteczności działania, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) pkt (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 zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 o co najmniej 10 % operacji lotniczych wykonywanych według wskazań przyrządów (IFR); lub
- b) w trakcie danego roku kalendarzowego faktyczne natężenie ruchu, odnotowane przez Eurocontrol, odbiega od prognozy ruchu ujętej w planie skuteczności działania przyjętym zgodnie z 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, zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. a) pkt (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 (UE) 2019/123, w porównaniu z wartościami odniesienia 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 odniesienia 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 odniesienia w najnowszej wersji planu operacyjnego sieci dostępnej w momencie sporządzania planu skuteczności działania, jeżeli wartość odniesienia wynosi co najmniej 0,2 minuty opóźnienia ATFM na trasie.

## 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 skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, ustanawia się w następujący sposób:

- a) grupa A: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Francji, Niemiec, Włoch i Hiszpanii;
- b) grupa B: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Cypru, Irlandii, Malty i Portugalii;
- c) grupa C: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Bułgarii, Chorwacji, Grecji, Węgier, Słowacji, Słowenii i Rumunii;
- d) grupa D: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Czech, Estonii, Łotwy, Litwy i Polski;
- e) grupa E: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Austrii, Belgii, Luksemburga, Niderlandów i Szwajcarii;
- f) grupa F: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z Danii, Finlandii, Norwegii i Szwecji.

*Artykuł 8***Wejście w życie**

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 czerwca 2024 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

---