

DECYZJE

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 2283)

(Jedynie teksty w języku angielskim, francuskim, greckim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, rumuńskim i szwedzkim są autentyczne)

(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) akapit drugi,

po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

a także mając na uwadze, co następuje:

INFORMACJE OGÓLNE

Kontekst

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 należy utworzyć system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 ⁽²⁾ państwa członkowskie mają ponadto obowiązek określić, 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 spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia. Do zadań Komisji należy ocena, czy zaproponowane docelowe parametry skuteczności działania, które zawarto w projektach planów skuteczności działania, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, na podstawie kryteriów oceny wskazanych w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (2) Pandemia COVID-19 od pierwszego kwartału roku kalendarzowego 2020 wywarła ogromny wpływ na sektor transportu lotniczego i doprowadziła do znacznego spadku wielkości ruchu lotniczego w porównaniu z poziomami przed pandemią z powodu środków wprowadzonych przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu jej powstrzymania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

- (3) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia wstępnie określono w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903⁽³⁾. Ponieważ te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedstawione następnie przez państwa członkowskie zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19, nie mogły one uwzględnić spowodowanych tą sytuacją znacznie zmienionych okoliczności w transporcie lotniczym.
- (4) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317⁽⁴⁾. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2021/891⁽⁵⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej.
- (5) Wszystkie państwa członkowskie opracowały i przyjęły projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, które to projekty zostały przekazane do oceny Komisji do dnia 1 października 2021 r. Po sprawdzeniu kompletności wspomnianych projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 17 listopada 2021 r. Ocena Komisji zawarta w niniejszej decyzji opiera się na zaktualizowanych projektach planów skuteczności działania przekazanych przez państwa członkowskie.
- (6) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, przekazał Komisji sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

Kryteria oceny

- (7) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność krajowych docelowych parametrów lub docelowych parametrów na szczeblu FAB 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.
- (8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący bezpieczeństwa, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów zaproponowanych przez państwa członkowskie 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. Komisja ustaliła, że lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa zaproponowane przez wszystkie państwa członkowskie są spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, a zatem w niniejszej decyzji nie przedstawiono żadnych wniosków dotyczących tych docelowych parametrów.
- (9) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący ochrony środowiska, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów zaproponowanych przez państwa członkowskie w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii na podstawie kryterium określonego w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z powyższym zaproponowane docelowe parametry, które zawarto w projektach planów skuteczności działania, porównano z właściwymi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie, które określono w planie usprawnienia europejskiej sieci tras. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie ochrony środowiska, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽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).

- (10) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska – który wstępnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 – nie został skorygowany w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891, biorąc pod uwagę fakt, że upłynął okres jego stosowania, a jego wdrożenie stało się ostateczne, co uniemożliwia dokonanie korekt z mocą wsteczną. Tym samym państwa członkowskie nie mogły skorygować – w projektach planów skuteczności działania złożonych do dnia 1 października 2021 r. – swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska. W związku z tymi ustaleniami spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących środowiska z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oceniono w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024. Na tej podstawie Komisja ustaliła, że lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące środowiska zaproponowane przez wszystkie państwa członkowskie są spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, a zatem w niniejszej decyzji nie przedstawiono żadnych wniosków dotyczących tych docelowych parametrów.
- (11) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów zaproponowanych przez państwa członkowskie 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. Zgodnie z powyższym zaproponowane docelowe parametry, które zawarto w projektach planów skuteczności działania, porównano z właściwymi wartościami odniesienia, które określono w planie operacyjnym sieci. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości tras, w tym w szczególności poprzez skorygowanie planowanych znaczących inwestycji i skorygowanie systemu lub systemów zachęt, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (12) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości – który wstępnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903 – nie został skorygowany w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891 ze względu na fakt, że upłynął okres jego stosowania, a jego wdrożenie stało się ostateczne, co uniemożliwia dokonanie korekt z mocą wsteczną. Tym samym państwa członkowskie nie mogły skorygować – w projektach planów skuteczności działania złożonych do dnia 1 października 2021 r. – swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości. W związku z tymi ustaleniami spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oceniono w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.
- (13) Ponadto, jeżeli chodzi o ocenę projektów docelowych parametrów przepustowości tras w przypadku portów lotniczych, które wchodzą w zakres stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zgodnie z art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę poprzez skorygowanie projektów docelowych parametrów przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W niniejszej decyzji przedstawiono wnioski dotyczące przypadków, w których te projekty docelowych parametrów budziły obawy.
- (14) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów zaproponowanych przez państwa członkowskie 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 ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, długookresową tendencję ustalonych kosztów jednostkowych w drugim i trzecim okresie odniesienia (2015–2024) oraz wartość bazową ustalonego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, gdzie kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- (15) W przypadkach, w których ustalono niezgodność docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie z kryteriami określonymi w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja głębiej zbadała – w świetle uzasadnienia i dowodów przedstawionych w odnośnych planach skuteczności działania – czy na podstawie pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać odstępstwo za konieczne i proporcjonalne, o ile odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od długookresowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów środków niezbędnych do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub ze środków restrukturyzacyjnych w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (16) Ocenę docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych. Ocenę tę uzupełniono poprzez skorygowanie elementów wskazanych w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, tj. kluczowych czynników i parametrów użytych do określenia tych docelowych parametrów zgodnie z pkt 2.1 lit. d) tego załącznika.
- (17) Ponadto, jeżeli chodzi o ocenę projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie w przypadku portów lotniczych, które wchodzą w zakres stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zgodnie z art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła wprowadzone przez siebie korekty poprzez ocenę projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W niniejszej decyzji przedstawiono wnioski dotyczące przypadków, w których te projekty docelowych parametrów budziły obawy.
- (18) Zgodnie z pkt 2 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w związku z oceną projektów docelowych parametrów przepustowości Komisja uzupełniła wprowadzone przez siebie korekty poprzez ocenę zaproponowanych systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W tym zakresie Komisja zbadała, czy projekty systemów zachęt spełniają podstawowe wymogi określone w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W niniejszej decyzji przedstawiono wnioski dotyczące przypadków, w których te projekty systemów zachęt budziły obawy.

Szczególne kwestie dotyczące zmian w ruchu

- (19) Według bazowej prognozy ruchu STATFOR z października 2021 r. ruch lotniczy na szczeblu ogólnounijnym osiągnie poziomy sprzed pandemii w 2023 r. i przekroczy te poziomy w roku 2024. Poziom niepewności co do rozwoju ruchu pozostaje jednak wyjątkowo wysoki ze względu na ryzyko dotyczące zmian sytuacji epidemiologicznej w związku z COVID-19. Komisja odnotowuje, że zgodnie z przewidywaniami ożywienie ruchu ma być nierówne w poszczególnych państwach członkowskich.
- (20) W związku powyższym oczekuje się, że przewidywany wzrost ruchu w trzecim okresie odniesienia w kilku państwach członkowskich będzie znacznie mniejszy niż średni wzrost ruchu na szczeblu ogólnounijnym oraz że w niektórych z tych państw członkowskich wielkość ruchu w trzecim okresie odniesienia nadal nie osiągnie poziomów sprzed pandemii. Komisja przyznaje, że z tego względu takim państwom członkowskim trudniej będzie osiągnąć ogólnounijne docelowe parametry efektywności kosztowej, i uwzględniła tę kwestię w przeglądzie uwarunkowań lokalnych istotnych przy ocenie każdego projektu planu skuteczności działania.

USTALENIA DOTYCZĄCE FABEC

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej – Belgia i Luksemburg

- (21) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Belgię i Luksemburg na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Belgii i Luksemburga	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Belgię i Luksemburg tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +5,7 % rocznie w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.

- (23) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Belgię i Luksemburg długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +4,0 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą -1,3 % w tym samym okresie.
- (24) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Belgii i Luksemburga wynosząca 83,28 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (EUR2017) jest o 13,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 73,56 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że różnica staje się jeszcze większa w trzecim okresie odniesienia, ponieważ przedstawiony przez Belgię i Luksemburg ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. jest o 49,9 % wyższy niż średnia grupy porównawczej.
- (25) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (26) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 41 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie szacunkowe odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 92,6 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (27) W odniesieniu do kryterium określonego 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 Belgia i Luksemburg wskazują dodatkowe koszty poniesione w trzecim okresie odniesienia przez instytucje zapewniające trasowe służby żeglugi powietrznej skeyes i MUAC w związku ze środkami służącymi zwiększeniu przepustowości.
- (28) Z jednej strony, w projekcie planu skuteczności działania podkreślono, że złożoność przestrzeni powietrznej Belgii i Luksemburga stanowi czynnik, który zwiększa relatywne obciążenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego i tym samym negatywnie wpływa na wydajność kontrolerów ruchu lotniczego i na trasową podstawę kosztową. Zdaniem Belgii i Luksemburga jest to jeden z głównych czynników powodujących odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych.
- (29) Z drugiej strony, Belgia i Luksemburg twierdzą, że obie instytucje zapewniające trasowe służby żeglugi powietrznej, tj. skeyes i MUAC, doświadczają szczególnych trudności w zakresie zapewnienia przepustowości odpowiedniej do sprostania zapotrzebowaniu na ruch lotniczy w trzecim okresie odniesienia i w okresach późniejszych.
- (30) Jeżeli chodzi o skeyes, w projekcie planu skuteczności działania po pierwsze wskazano, że na podstawie obecnej struktury wiekowej zatrudnionych kontrolerów ruchu lotniczego oczekuje się, że wielu kontrolerów ruchu lotniczego przejdzie na emeryturę w trzecim i czwartym okresie odniesienia.
- (31) Ze zgłoszonych informacji wynika, że w mających zastosowanie belgijskich przepisach wymaga się wycofania ze służby kontrolerów ruchu lotniczego na pięć lat przed datą przejścia na emeryturę. W tym pięcioletnim okresie takie osoby kwalifikują się do programu przedemerytalnego (tak zwany program DISPO) i otrzymują świadczenie stanowiące równowartość 75–85 % ich ostatniego wynagrodzenia. Z informacji przedstawionych w projekcie planu skuteczności działania obecnie kontrolerzy ruchu lotniczego zostają objęci programem DISPO w wieku 56 lat, przy czym ta granica wiekowa ma zostać podniesiona do 57. roku życia. Począwszy od 2025 r. 30 % czynnych kontrolerów ruchu lotniczego skeyes osiągnie wiek przedemerytalny w trzecim okresie odniesienia, a kolejne 20 % czynnych kontrolerów ruchu lotniczego zyska dostęp do programu przedemerytalnego w czwartym okresie odniesienia.
- (32) skeyes planuje rekrutację i przeszkolenie nowych kontrolerów ruchu lotniczego w celu zastąpienia osób planowo odchodzących na emeryturę i zapewnienia przepustowości proporcjonalnej do przewidywanego zapotrzebowania na ruch. Według projektu planu skuteczności działania w tym zakresie skeyes poniesie w całym okresie odniesienia dodatkowe koszty przypisane do trasowej podstawy kosztowej, w tym koszty związane z programem przedemerytalnym DISPO.

- (33) Ponadto w projekcie planu skuteczności działania wskazano, że skeyes zamierza zastąpić swój system zarządzania przestrzenią powietrzną (ATM) pojedynczym, zintegrowanym i zharmonizowanym systemem zarządzania przestrzenią powietrzną współdzielonym z MUAC i siłami zbrojnymi Belgii, co uznaje się za konieczne do wsparcia integracji cywilnych i wojskowych służb ATM oraz zwiększenia przepustowości i wydajności operacyjnej.
- (34) Jeżeli chodzi o MUAC Belgia i Luksemburg odnoszą się do układu zbiorowego zawartego w 2019 r., którego zasadniczym celem jest zwiększenie dostępności kontrolerów ruchu lotniczego, aby zniwelować rozbieżność między dostępnością personelu a zapotrzebowaniem na ruch. Zawartym w tym układzie postanowieniom dotyczącym elastyczności towarzyszy wzrost skali wynagrodzeń o niemal 11 %, co wpływa na podstawę kosztową w całym okresie odniesienia.
- (35) Ze zgłoszonych informacji wynika również, że w trzecim okresie odniesienia MUAC poniesie dodatkowe koszty związane ze szczególnymi udoskonaleniami procesu analizy po przeprowadzeniu operacji i powiązanych narzędzi, które to udoskonalenia mają zapewnić dalszą optymalizację planowania bieżących operacji.
- (36) Komisja stwierdziła, że odchylen, o których mowa w motywie 26, nie można przypisać wyłącznie dodatkowym kosztom związanym ze środkami dotyczącymi przepustowości, w tym kosztom rekrutacji i szkolenia nowych kontrolerów ruchu lotniczego oraz kosztom znaczących inwestycji związanych z przepustowością. W związku z tym Komisja stwierdziła, że zgłoszone odchylenia kosztów od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych w przypadku Belgii i Luksemburga są zbyt znaczące, aby można je było przypisać wyłącznie zgłoszonym środkom służącym osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (37) Belgia i Luksemburg nie spełniają zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (38) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w swoim projekcie planu skuteczności działania Belgia i Luksemburg nie przedstawiły żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Zatem Belgia i Luksemburg nie spełniają kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (39) W odniesieniu do elementów podlegających korekcie określonych w pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w przypadku Belgii ustanowiono zmienioną metodą podziału kosztów, aby rozdzielić ustalone koszty między służby trasowe i terminalowe na trzeci okres odniesienia. Proponowane zmiany dotyczą podziału kosztów służb kontroli zbliżania ponoszonych przez skeyes i podziału kosztów związanych z kosztami ponoszonymi przez krajowe organy nadzoru. Komisja zauważa, że skutek zaproponowanych zmian koszt służb kontroli zbliżania zostanie przypisany całkowicie strefie pobierania opłat trasowych.
- (40) Komisja ma wątpliwości co do zgodności zmiany metody podziału kosztów, o której mowa w motywie 93, z wymogami określonymi w art. 15 ust. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Komisja będzie nadal badać powiązane elementy na etapie oceny zmienionego projektu planu skuteczności działania FABEC w odniesieniu do zainteresowanej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.
- (41) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21–40 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania FABEC w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Belgii i Luksemburga należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

Korekta projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej – Belgia

- (42) Komisja ma zastrzeżenia do projektu terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej Belgii zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (43) Po pierwsze, podczas porównywania tendencji terminalowej ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych belgijskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +6,3 % jest wyższa niż przedstawiona przez Belgię tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +5,7 % w trzecim okresie odniesienia.
- (44) Po drugie, Komisja odnotowuje, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Belgii na poziomie +6,3 % w trzecim okresie odniesienia przewyższają faktyczną tendencję terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącą +0,5 % odnotowaną w drugim okresie odniesienia.
- (45) Po trzecie, podczas porównywania projektów krajowych docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych ze skutecznością działania podobnych portów lotniczych w trzecim okresie odniesienia Komisja zaobserwowała, że ustalony koszt jednostkowy dla portu lotniczego w Brukseli oszacowano na poziomie zdecydowanie przekraczającym medianę ustalonego kosztu jednostkowego właściwej grupy porównawczej.
- (46) W związku z tym Komisja uważa, że Belgia powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów terminalowych dotyczących efektywności kosztowej w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych na trzeci okres odniesienia.

Korekta systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, uzupełniająco ocenę Komisji dotyczącą projektów docelowych parametrów przepustowości – FABEC

- (47) W odniesieniu do elementów podlegających korekcie określonych w pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie systemu zachęt dotyczącego przepustowości tras, który zaproponowano w projekcie planu skuteczności działania FABEC, uwzględniono maksymalną kwotę korzyści finansowych równą maksymalnym stratom finansowym, które wynoszą 0,5 % ustalonych kosztów.
- (48) Opierając się na opinii eksperta przedstawionej przez organ oceny skuteczności działania, Komisja ma poważne wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które wynoszą 0,5 % ustalonych kosztów, miałyby jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (49) Jeżeli chodzi o systemy zachęt dotyczące przepustowości terminala zaproponowane w odniesieniu do stref pobierania opłat terminalowych Belgii, Francji i Niderlandów, Komisja ma wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które w przypadku wszystkich przedmiotowych systemów zachęt wynoszą 0,5 % ustalonych kosztów, miałyby istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (50) Jeżeli chodzi o system zachęt dotyczący przepustowości terminala zaproponowany w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Luksemburga, Komisja ma wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które wynoszą 0,25 % ustalonych kosztów, miałyby istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (51) W związku z tym Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg i Niderlandy, w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania przedłożonego przez FABEC, powinny dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras, aby ustalić maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w wyniku czego zdaniem Komisji maksymalne straty finansowe powinny wynieść co najmniej 1 % ustalonych kosztów.
- (52) Belgia, Francja, Luksemburg i Niderlandy, w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania przedłożonego przez FABEC, powinny ponadto dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości terminali, aby ustalić maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w wyniku czego zdaniem Komisji maksymalne straty finansowe powinny wynieść co najmniej 1 % ustalonych kosztów.

USTALENIA DOTYCZĄCE GRECJI

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości

- (53) Projekty docelowych parametrów przepustowości zaproponowane przez Grecję wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot oraz odpowiednie krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia określone w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. są następujące:

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów przepustowości tras Grecji w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,32	0,26	0,20	0,20
Wartości odniesienia dla Grecji w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów przepustowości zaproponowane przez Grecję na lata kalendarzowe 2021–2024 są wyższe niż odpowiednie krajowe wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. W tym zakresie największe odchylenie projektów docelowych parametrów przepustowości od odpowiednich krajowych wartości odniesienia zanotowano w odniesieniu do roku kalendarzowego 2021.
- (55) Komisja zauważa, że środki zwiększania przepustowości, które przedstawiono w projekcie planu skuteczności działania, stanowią jedynie część środków określonych w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. Środki te obejmują znaczące inwestycje w modernizację infrastruktury ATM, rekrutację kontrolerów ruchu lotniczego w ośrodku kontroli obszaru w łącznej liczbie odpowiadającej 70 ekwiwalentom pełnego czasu pracy w roku kalendarzowym 2022 r., a także środki w zakresie restrukturyzacji przestrzeni powietrznej.
- (56) Komisja zauważa jednak, że szeregu odpowiednich środków zwiększania przepustowości zawartych w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. nie uwzględniono w projekcie planu skuteczności działania przedstawionym przez Grecję, co może skutkować niewystarczającym poziomem przepustowości w latach kalendarzowych 2023 i 2024. Z informacji przedstawionych przez Grecję nie wynika jasno, jak będzie przebiegać zarządzanie znacznym wzrostem liczby kontrolerów ruchu lotniczego, a także późniejszym szkoleniem w miejscu pracy, począwszy od roku kalendarzowego 2022, z jednoczesnym zapewnieniem coraz większej wymaganej przepustowości.
- (57) Biorąc pod uwagę, że projekty docelowych parametrów przepustowości Grecji są wyższe niż odpowiednie krajowe wartości odniesienia w latach 2021–2024, wydaje się, że – w odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 – proponowane środki będą niewystarczające, aby zaspokoić oczekiwane zapotrzebowanie na ruch, w szczególności w świetle oczekiwanego wzrostu ruchu pod koniec trzeciego okresu odniesienia w ramach ożywienia ruchu lotniczego po okresie odczuwalnego wpływu pandemii COVID-19.
- (58) W projekcie planu skuteczności działania Grecja wskazuje, że docelowych parametrów na lata kalendarzowe 2021–2024 nie można było ustalić na poziomie zgodnym z wartościami odniesienia zawartymi w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. ze względu na bardziej optymistyczne przewidywania ożywienia ruchu lotniczego uwzględnione w prognozie ruchu STATFOR z października 2021 r. Grecja twierdzi ponadto, że proponowane docelowe parametry odzwierciedlają tę zmianę w przewidywaniach dotyczących ruchu i z tego względu odbiegają od wartości odniesienia.
- (59) Jednak w świetle kryteriów oceny podanych w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uważa, że informacje i dowody przedstawione przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania, w tym w odniesieniu do odpowiednich lokalnych uwarunkowań, nie stanowią uzasadnienia proponowanych znaczących rozbieżności między docelowymi parametrami przepustowości tras a odpowiednimi wartościami odniesienia.
- (60) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 53–59 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Grecji należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości.

Korekta projektów docelowych parametrów przepustowości terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (61) Komisja ma zastrzeżenia do projektów docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości terminali Grecji zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (62) W szczególności Komisja ustaliła, że podczas porównania projektów krajowych docelowych parametrów w odniesieniu do średniego opóźnienia ATFM przylotów ze skutecznością działania podobnych portów lotniczych w porcie lotniczym w Atenach przewiduje się większe opóźnienia ATFM niż opóźnienia oczekiwane w podobnych portach lotniczych.
- (63) W związku z tym Komisja uważa, że Grecja powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów przepustowości terminali w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów przepustowości w odniesieniu do terminalowych służb żeglugi powietrznej.

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

- (64) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Grecję są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Grecja	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Grecję tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +9,1 % w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (66) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Grecję długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +0,5 % stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą –1,3 % w tym samym okresie.
- (67) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Grecji wynosząca 23,20 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 18,9 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 28,59 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa jednak, że w przypadku Grecji planowany ustalony koszt jednostkowy na trasie przewyższy średnią grupy porównawczej w trzecim okresie odniesienia, przy czym dla roku kalendarzowego 2024 zaobserwowana różnica wyniesie +8,7 %.
- (68) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (69) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 54 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 31 mln EUR w ujęciu EUR2017.

- (70) W projekcie planu skuteczności działania Grecja wskazuje, że w trzecim okresie odniesienia oczekuje się znacznego wzrostu liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodku kontroli obszaru w Atenach, co w efekcie będzie oznaczało 71 dodatkowych ekwiwalentów pełnego czasu pracy w 2024 r. w porównaniu z 2019 r. Ponadto zaplanowano realizację szeregu znaczących inwestycji w zakresie systemów ATM i dozoru pod koniec okresu odniesienia, co będzie miało znaczny wpływ na koszty, począwszy od 2022 r. W projekcie planu skuteczności działania Grecja wskazuje, że powiązane koszty amortyzacji pomniejszono o kwoty zawyżone w drugim okresie odniesienia związane z opóźnionymi inwestycjami w środki trwałe.
- (71) Komisja zauważyła, że w opinii otrzymanej od organu oceny skuteczności działania wskazano niejasności i niespójności dotyczące ogólnego zestawu środków przedstawionego przez Grecję w odniesieniu do realizacji jej lokalnych docelowych parametrów przepustowości, co skłoniło organ oceny skuteczności działania do zakwestionowania tego, czy środki te zostaną skutecznie wdrożone i tym samym przyniosą oczekiwane skutki. Należy również zauważyć, że w projekcie planu skuteczności działania Grecja nie wyszczególniła ani nie określiła ilościowo dodatkowych kosztów związanych ze szkoleniem i rekrutacją nowych kontrolerów ruchu lotniczego. Wobec braku jakichkolwiek uzasadnionych informacji dotyczących tych kosztów Komisja oszacowała, że oba odchylenia, o których mowa w motywie 69, są zbyt znaczące, aby można je było przypisać wyłącznie środkom służącym osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (72) Ponadto należy zauważyć, że z powodów przedstawionych w motywach 53–59 niniejszej decyzji stwierdzono, iż projekty docelowych parametrów przepustowości wyznaczone przez Grecję są niespójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami. Wobec braku docelowych parametrów przepustowości, które oceniono jako spójne, Komisja uważa, że na tym etapie zakończenie oceny kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do Grecji jest niemożliwe, ponieważ konieczna może okazać się zmiana planowanych środków wymaganych, aby osiągnąć docelowe parametry przepustowości, w związku z wymaganą zmianą docelowych parametrów przepustowości.
- (73) Grecja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (74) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w swoim projekcie planu skuteczności działania Grecja nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Grecja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (75) Ponadto w wyniku przeglądu kluczowych czynników i parametrów, o których mowa w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, użytych do określenia projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej dokonano następujących ustaleń odnośnie do proponowanej podstawy kosztowej Grecji w trzecim okresie odniesienia.
- (76) Komisja zauważa, że do trasowej podstawy kosztowej Grecji w trzecim okresie odniesienia po raz pierwszy dodano ustalone koszty związane z lotami poszukiwawczymi i ratowniczymi. Koszty te powodują znaczny wzrost ustalonych kosztów na trasie i stanowią około 9 % trasowej podstawy kosztowej w 2020 r. i około 5 % łącznej trasowej podstawy kosztowej w 2024 r. W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja powinna przedstawić dalsze uzasadnienia w odniesieniu do kwalifikowalności i proporcjonalności powiązanych ustalonych kosztów i ich podziału między trasowe i terminalowe służby żeglugi powietrznej, a także między służby żeglugi powietrznej a pozostałe właściwe sektory.
- (77) Ponadto Komisja odnotowuje ustanowienie nowego krajowego organu nadzoru organizacyjnie niezależnego od instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, z czym wiąże się wzrost kosztów nadzoru. Biorąc pod uwagę wielkość powiązanych dodatkowych kosztów, w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja powinna dokładniej wyjaśnić leżące u podstaw czynniki kosztowe i założenia.
- (78) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 64–77 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Grecji należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.

Korekta projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (79) Komisja ma zastrzeżenia do projektów terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej Grecji zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (80) Komisja odnotowuje, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Grecji na poziomie +6,8 % w trzecim okresie odniesienia przewyższają faktyczną tendencję terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącą -3,9 % odnotowaną w drugim okresie odniesienia.
- (81) W związku z tym Komisja uważa, że Grecja powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów terminalowych dotyczących efektywności kosztowej w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych na trzeci okres odniesienia.

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

- (82) W odniesieniu do elementów podlegających korekcie określonych w pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że zarówno w systemie zachęt dotyczącym przepustowości tras, jak i w systemie zachęt dotyczącym przepustowości terminali, które zaproponowano w projekcie planu skuteczności działania Grecji, uwzględniono maksymalne straty finansowe wynoszące 0,50 % ustalonych kosztów w przypadku ustalonych kosztów trasowych i 0,60 % ustalonych kosztów terminalowych oraz maksymalną kwotę korzyści finansowych wynoszącą 0,10 % ustalonych kosztów trasowych i 0,30 % ustalonych kosztów terminalowych.
- (83) W odniesieniu do tych systemów zachęt, na podstawie opinii eksperta przedstawionej przez organ oceny skuteczności działania, Komisja ma poważne wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które wynoszą odpowiednio 0,50 % i 0,60 % ustalonych kosztów trasowych i terminalowych, miałyby jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (84) W związku z powyższym Grecja powinna dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, aby ustalić maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w wyniku czego zdaniem Komisji maksymalne straty finansowe powinny wynieść co najmniej 1 % ustalonych kosztów.

USTALENIA DOTYCZĄCE CYPRU

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości

- (85) Projekty docelowych parametrów przepustowości zaproponowane przez Cypr wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot oraz odpowiednie krajowe wartości odniesienia dla trzeciego okresu odniesienia określone w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. są następujące:

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów przepustowości tras Cypru w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,10	0,30	0,40	0,30
Wartości odniesienia dla Cypru w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów przepustowości zaproponowane przez Cypr na lata kalendarzowe 2021–2024 są wyższe niż odpowiednie krajowe wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. W tym zakresie największe odchylenie projektów docelowych parametrów przepustowości od odpowiednich krajowych wartości odniesienia zanotowano w odniesieniu do roku 2024, a następnie w przypadku docelowych parametrów odpowiednio na lata 2023 i 2022.

- (87) Komisja zauważa, że środki zwiększania przepustowości, które przedstawiono w projekcie planu skuteczności działania, stanowią część środków określonych w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. Środki te obejmują zwiększenie poziomu zatrudnienia w instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, znaczące inwestycje w modernizację infrastruktury ATM, a także środki w zakresie restrukturyzacji przestrzeni powietrznej. Ponadto w odniesieniu do liczby personelu w trzecim okresie odniesienia planuje się zwiększenie liczby kontrolerów ruchu lotniczego dyżurujących w ośrodku kontroli obszaru Nikozja o 22 ekwiwalenty pełnego czasu pracy.
- (88) Komisja zauważa jednak, że szereg odpowiednich środków zwiększania przepustowości zawartych w planie operacyjnym sieci z września 2021 r. nie uwzględniono w projekcie planu skuteczności działania przedstawionym przez Cypr, a mianowicie poprawy przepływu ruchu lotniczego i technik zarządzania przepustowością, przejścia do nowego ośrodka kontroli obszaru oraz projektu doskonałości operacyjnej.
- (89) Biorąc pod uwagę, że projekty docelowych parametrów przepustowości Cypru są wyższe niż odpowiednie krajowe wartości odniesienia w trzech ostatnich latach kalendarzowych trzeciego okresu odniesienia, wydaje się, że – w odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 – proponowane środki będą niewystarczające, aby zaspokoić oczekiwane zapotrzebowanie na ruch, w szczególności w świetle oczekiwanego wzrostu ruchu w trzecim okresie odniesienia.
- (90) W projekcie planu skuteczności działania Cypr wskazuje, że nie można było określić ambitniejszych docelowych parametrów ze względu na środki w zakresie obniżania kosztów służące osiągnięciu docelowych parametrów w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, a także ze względu na zmieniającą się sytuację geopolityczną, która ma duży wpływ na zapewnienie służb żeglugi powietrznej.
- (91) Jednak w świetle kryteriów oceny podanych w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uważa, że informacje i dowody przedstawione przez Cypr w projekcie planu skuteczności działania, w tym w odniesieniu do odpowiednich lokalnych uwarunkowań, nie stanowią uzasadnienia proponowanych znaczących rozbieżności między docelowymi parametrami przepustowości tras a odpowiednimi wartościami odniesienia.
- (92) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 85–91 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Cypru należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

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

- (93) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Cypr są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Cypr	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Cypr tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +4,9 % w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (95) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Cypr długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca –0,2 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą –1,3 % w tym samym okresie.
- (96) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Cypru wynosząca 26,61 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 4,7 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 27,91 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa jednak, że w przypadku Cypru ustalony koszt jednostkowy na trasie jest o 6,0 % wyższy niż średnia grupy porównawczej w odniesieniu do 2024 r.

- (97) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a) i b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (98) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Cypr w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 10 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 6 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (99) W odniesieniu do kryterium określonego 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 Cypr stwierdził, iż odchylenia kosztów od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych oraz od długookresowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych wynikają ze środków wymaganych do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości, w tym zwiększenia liczby personelu i modernizacji istniejącego systemu ATM, co ma umożliwić obsługę dodatkowych sektorów ATC. Z projektu planu skuteczności działania wynika, że dodatkowi kontrolerzy ruchu lotniczego zaczną pełnić służbę w trzecim okresie odniesienia, a planowana łączna liczba czynnych kontrolerów ruchu lotniczego będzie odpowiadać 100 ekwiwalentom pełnego czasu pracy w 2024 r., co oznacza wzrost w porównaniu z 73 ekwiwalentami pełnego czasu pracy w 2019 r. Komisja zauważa jednak, że w swoim projekcie planu skuteczności działania Cypr nie określił ilościowo oczekiwanego wpływu pod względem kosztów przedstawionych środków związanych z osiągnięciem lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (100) Należy zauważyć, że z powodów przedstawionych w motywach 85–91 stwierdzono, iż projekty docelowych parametrów przepustowości wyznaczone przez Cypr są niespójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Wobec braku docelowych parametrów przepustowości, które oceniono jako spójne, Komisja uważa, że na tym etapie zakończenie oceny dotyczącej kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do Cypru nie jest możliwe, ponieważ planowane środki wymagane, aby osiągnąć docelowe parametry przepustowości, mogą zostać skorygowane w związku z wymaganą zmianą docelowych parametrów przepustowości.
- (101) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 należy zauważyć, że w swoich projektach planów skuteczności działania Cypr odnosi się do planowanego środka restrukturyzacyjnego obejmującego ustanowienie nowego podmiotu o charakterze korporacyjnym w celu zapewniania służb żeglugi powietrznej na Cyprze. Cypr zaznacza, że przewiduje koszty restrukturyzacji w związku z tym środkiem, ale podkreśla również, że oszacowanie tych kosztów nie było możliwe w momencie tworzenia projektu planu skuteczności działania. W związku z tym w projekcie planu skuteczności działania nie uwzględniono żadnego uzasadnienia ani danych szczegółowych umożliwiających Komisji przeprowadzenie oceny możliwości zastosowania kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) w odniesieniu do zgłoszonego środka. W rezultacie Cypr nie spełnia kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (102) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 93–101 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Cypru należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

USTALENIA DOTYCZĄCE ŁOTWY

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

- (103) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Łotwę na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Łotwę tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +3,3 % rocznie w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (105) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Łotwę długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -0,4 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą -1,3 % w tym samym okresie.
- (106) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Łotwy wynosząca 23,61 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 17,2 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 28,51 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Łotwy ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. nadal będzie o 15 % niższy niż średnia grupy porównawczej.
- (107) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a) i b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (108) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Łotwę w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 2 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 2 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (109) W odniesieniu do kryterium określonego 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 Łotwa wskazuje określone środki wprowadzone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (LGS) w celu osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (110) Komisja zauważa, że po wdrożeniu środków w zakresie ograniczania kosztów w latach 2020 i 2021 LGS zamierza zwiększyć koszty pracowników i amortyzacji w pozostałych latach trzeciego okresu odniesienia w celu uwzględnienia ożywienia ruchu oczekiwanego w latach 2022–2024 oraz złagodzenia wzrostu obciążenia pracą w związku z zmianami przebiegu tras w celu ominięcia przestrzeni powietrznej Białorusi.
- (111) Jeżeli chodzi o środki w zakresie personelu, Komisja zauważa, że LGS planuje zwiększyć liczbę kontrolerów ruchu lotniczego na trasie pełniących służbę w trzecim okresie odniesienia o dziewięć ekwiwalentów pełnego czasu pracy w latach 2020–2021 i jeden ekwiwalent pełnego czasu pracy w latach 2022–2024. Uznaje się, że instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ustanowiła ten program szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego przed pandemią w celu uwzględnienia oczekiwanego wzrostu ruchu i uniknięcia przyszłych opóźnień ATFM na trasie, takich jak opóźnienia, które wystąpiły w drugim okresie odniesienia.
- (112) W odniesieniu do polityki wynagrodzeń Komisja odnotowuje, że począwszy od 2022 r. LGS planuje przywrócić niektóre swoje zobowiązania wobec pracowników, w tym uzgodnioną ośmioprocentową podwyżkę wynagrodzenia brutto, którą tymczasowo wstrzymano w czasie kryzysu. Ponadto Łotwa przewiduje dodatkową podwyżkę wynagrodzeń w związku z ogólnym wzrostem przeciętnego wynagrodzenia w kraju.
- (113) W odniesieniu do planowanych inwestycji w środki trwałe Komisja zauważa, że LGS zamierza wznowić różne projekty inwestycyjne w trzecim okresie odniesienia w zależności od wyników finansowych LGS i faktycznego ożywienia ruchu. Komisja odnotowuje, że koszty amortyzacji czterech „nowych znaczących inwestycji” i „innych nowych inwestycji” zgłoszone przez LGS mają znacząco wzrosnąć w 2023 r. W projekcie planu skuteczności działania Łotwy nie przedstawiono jednak uzasadnienia wskazującego na wkład tych inwestycji w przyszłe zapewnienie przepustowości.
- (114) Komisja przyznaje, że zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego i wznowienie zwiększających przepustowość inwestycji w środki trwałe może stanowić uzasadnione przyczyny odchylenia od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych w celu osiągnięcia wymaganej długookresowej przepustowości. Na podstawie informacji zawartych w projekcie planu skuteczności działania Łotwy Komisja nie mogła jednak ustalić, że wskazany wzrost wynagrodzeń pracowników stanowiłby konieczny i proporcjonalny środek do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości oraz że może stanowić uzasadnienie odchylenia od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych.

- (115) Ponadto na podstawie oceny przeprowadzonej przez organ oceny skuteczności działania Komisja stwierdziła, że w koszcie kapitału proponowanym przez Łotwę występuje nieprawidłowość dotycząca stopy zwrotu z kapitału własnego, której nie określono na poziomie proporcjonalnym do ekspozycji na ryzyko finansowe instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. W związku z tym w trzecim okresie odniesienia koszt kapitału jest o około 1,5 mln EUR wyższy niż ryzyko finansowe ponoszone w wyniku mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem. Nadwyżki tej nie można uzasadnić, odnosząc się do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (116) Komisja uznaje zatem, że Łotwa nie wykazała w sposób właściwy, że odchylenia, o których mowa w motywie 108, można przypisać wyłącznie dodatkowym ustalonym kosztom związanym ze środkami wymaganymi, aby można było osiągnąć lokalne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości. Łotwa nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (117) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w projekcie planu skuteczności działania Łotwa nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Łotwa nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (118) Ponadto w wyniku przeglądu kluczowych czynników i parametrów, o których mowa w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, użytych do określenia projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej dokonano następujących ustaleń dotyczących wartości bazowych w latach 2014 i 2019 i kosztów emerytur.
- (119) Po pierwsze, Komisja zauważa, że począwszy od 2020 r. Łotwa przydziela część podstawy kosztowej do rejonu informacji powietrznej Wilno („FIR Wilno”) odpowiadającą kosztom ATM i służb łączności, nawigacji i dozoru (CNS, ang. *communications, navigation, and surveillance*) zapewnianych na trasie NINTA–ADAXA. W projekcie planu skuteczności działania Łotwy wartości bazowe są jednak równe kosztom rzeczywistym odpowiednio w latach 2014 i 2019 bez odliczenia kosztów związanych z trasą NINTA–ADAXA. Kierując się opinią organu oceny skuteczności działania, Komisja jest zdania, że wartości bazowych dotyczących kosztów i ruchu na Łotwie w latach 2014 i 2019 należy skorygować, aby wartości te były porównywalne z ustalonymi kosztami w trzecim okresie odniesienia i umożliwiały przeprowadzenie prawidłowej oceny docelowych parametrów efektywności kosztowej w trzecim okresie odniesienia w przypadku Łotwy.
- (120) Po drugie, kierując się opinią organu oceny skuteczności działania, Komisja jest zdania, że Łotwa powinna ponownie ocenić lub lepiej uzasadnić proponowane ustalone koszty w odniesieniu do emerytur, gdyż proporcjonalny udział tych kosztów wydaje się rażąco wysoki w porównaniu z całą podstawą kosztową.
- (121) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 103–120 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Łotwy należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.

USTALENIA DOTYCZĄCE MALTY

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

- (122) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Maltę na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Malty	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Maltę tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,0 % rocznie w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (124) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Maltę długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +1,6 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą -1,3 % w tym samym okresie.
- (125) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Malty wynosząca 22,98 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 19,7 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 28,64 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Malty ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. nadal będzie o 22,1 % niższy niż średnia grupy porównawczej.
- (126) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a) i b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (127) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Maltę w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 1 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 5,8 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (128) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w projekcie planu skuteczności działania Malta wskazuje określone środki i inwestycje związane z osiągnięciem docelowych parametrów przepustowości.
- (129) W szczególności Komisja odnotowuje, że do 2024 r. MATSA planuje zatrudnić czterech specjalistów technicznych jako pracowników odpowiedzialnych za elektroniczne systemy bezpieczeństwa ruchu lotniczego i pięciu kontrolerów ruchu lotniczego. Nowi kontrolerzy ruchu lotniczego będą jednak zaczynać od uprawnień do kontroli lotniska, a większość powiązanych kosztów personelu ma zatem początkowo zostać przypisana do terminalowych służb żeglugi powietrznej. Komisja zauważa również, że od 2023 r. MATSA planuje zwiększyć wynagrodzenia pracowników po dwuletnim okresie zamrożenia wynagrodzeń na podstawie układu zbiorowego z pracownikami w celu ograniczenia kosztów w czasie pandemii.
- (130) Komisja zauważa, że MATSA planuje zwiększyć inne koszty operacyjne w celu poprawy kompetencji pracowników i organizacji szkoleń z myślą o zapewnieniu przepustowości w przyszłości. Komisja zauważa również, że MATSA wskazuje, iż wyższe składki ubezpieczeniowe i inflacja stanowią kolejne czynniki generujące dodatkowe inne koszty operacyjne.
- (131) Organ oceny skuteczności działania twierdzi, że MATSA planuje znaczny wzrost kosztów amortyzacji w trzecim okresie odniesienia. Komisja nie otrzymała jednak żadnych dowodów, z których wynikałoby, że wzrost kosztów amortyzacji można uzasadnić środkami związanymi z przepustowością, ponieważ projekt planu skuteczności działania Malty nie zawiera żadnych informacji dotyczących wkładu nowych inwestycji zaplanowanych na trzeci okres odniesienia w zwiększenie przepustowości.
- (132) Komisja jest zdania, że wzrost liczby pracowników instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w celu zapewnienia przyszłej oczekiwanej przepustowości może stanowić ważny powód odchylenia przewidzianego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do Malty. Ze względu na niewystarczające informacje zawarte w projekcie planu skuteczności działania Komisja nie mogła jednak ustalić, czy zgłoszony wzrost wynagrodzeń pracowników i planowanych inwestycji w środki trwałe jest konieczny i proporcjonalny do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów przepustowości i tym samym czy może stanowić uzasadnienie odchylenia od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych.
- (133) Komisja uznaje zatem, że Malta nie wykazała w sposób właściwy, że odchylenia, o których mowa w motywach 128–132, można przypisać wyłącznie dodatkowym ustalonym kosztom związanym ze środkami wymaganymi, aby można było osiągnąć lokalne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości. W rezultacie Malta nie spełnia kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (134) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w projekcie planu skuteczności działania Malta nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Malta nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (135) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 122–134 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Malty należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej.

Korekta projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (136) Komisja ma zastrzeżenia do projektu terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej Malty zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (137) Po pierwsze, podczas porównywania tendencji terminalowej ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych maltańskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +4,3 % jest wyższa niż przedstawiona przez Malte tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,0 % w trzecim okresie odniesienia.
- (138) Po drugie, Komisja odnotowuje, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Malty na poziomie +4,3 % w trzecim okresie odniesienia przewyższają faktyczną tendencję terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącą +0,6 % odnotowaną w drugim okresie odniesienia.
- (139) W związku z tym Komisja uważa, że Malta powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów terminalowych dotyczących efektywności kosztowej w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych na trzeci okres odniesienia.

USTALENIA DOTYCZĄCE RUMUNII

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

- (140) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Rumunię na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Rumunię tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,9 % rocznie w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik gorszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (142) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Rumunię długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +0,6 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą –1,3 % w tym samym okresie.
- (143) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Rumunii wynosząca 34,03 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 14,6 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 39,84 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Rumunii ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. nadal będzie o 9,0 % niższy niż średnia grupy porównawczej.

- (144) Ponadto należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. a) i b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (145) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 15 mln EUR w ujęciu EUR2017, podczas gdy odpowiednie odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 32 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (146) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Rumunia wskazuje, iż instytucja zapewniająca trasowe służby żeglugi powietrznej, tj. ROMATSA, poniesie dodatkowe ustalone koszty w trzecim okresie odniesienia w celu wdrożenia środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów przepustowości. Wskazane przez Rumunię środki dotyczą głównie kosztów personelu i szkoleń, a w drugiej kolejności – kosztów inwestycji.
- (147) Komisja zauważa, że ROMATSA planuje ponieść dodatkowe koszty personelu i inne koszty operacyjne w celu rekrutacji i przeszkolenia nowych kontrolerów ruchu lotniczego na trasie. Rumunia uzasadnia proponowany plan rekrutacji i szkolenia koniecznością zastąpienia dużej fali pracowników planowo odchodzących na emeryturę, których liczba ma osiągnąć szczytową wartość w czwartym okresie odniesienia. Rumunia zaznacza, że realizacja tego planu rozpocznie się już w trzecim okresie odniesienia, gdyż szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego posiadających pełne uprawnienia zajmuje od trzech do pięciu lat. Organ oceny skuteczności działania ustalił jednak, że konieczne jest przedstawienie dalszego uzasadnienia i potwierdzenia kosztów związanych z planem rekrutacji ze względu na ich wysoki poziom. Kierując się opinią organu oceny skuteczności działania, Komisja jest zdania, że ROMATSA powinna w szczególności przedstawić dalsze wyjaśnienie metody obliczenia kosztów personelu i szkoleń na każdy ekwiwalent pełnego czasu pracy.
- (148) W odniesieniu do kosztów inwestycji Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Rumuni wskazano konieczność poniesienia dodatkowych kosztów amortyzacji i kosztu kapitału w celu realizacji następujących projektów: system ATM etap 1 faza 1 (początek w drugim okresie odniesienia i amortyzacja od 2020 r.) i etap 1 faza 2 (początek w drugim okresie odniesienia i amortyzacja od 2022 r.), narzędzie oceny złożoności ruchu, którego wdrożenie zaplanowano na 2024 r., oraz umowa o świadczenie usług łącza danych.
- (149) W odniesieniu do kosztów systemu ATM organ oceny skuteczności działania ustalił w swoim sprawozdaniu monitorującym za drugi okres odniesienia, że wydatki kapitałowe dotyczące etapu 1 faza 2 przewidziane na drugi okres odniesienia nie zostały zrealizowane w całym okresie odniesienia, a łączne rzeczywiste koszty inwestycji były znacznie niższe niż koszty ustalone w planie skuteczności działania na drugi okres odniesienia. Zasadniczo organ oceny skuteczności działania obliczył, że w drugim okresie odniesienia użytkownicy przestrzeni powietrznej zapewnili środki finansowe wynoszące 32,5 mln EUR na inwestycje, które nie zostały zrealizowane, i nie wiadomo, czy kwota ta zostanie zwrócona użytkownikom przestrzeni powietrznej. Organ oceny skuteczności działania stwierdził, że dodatkowe koszty wskazane przez Rumunię jako odchylenie konieczne do osiągnięcia jej lokalnych docelowych parametrów przepustowości tras w trzecim okresie odniesienia są zatem nieuzasadnione.
- (150) Należy zauważyć, że z ustaleń Komisji – na podstawie oceny dokonanej przez organ oceny skuteczności działania – wynika, iż ustalony poziom kosztu kapitału proponowany przez Rumunię nie jest proporcjonalny do efektywnego poziomu kosztu kapitału. W związku z tym w trzecim okresie odniesienia koszt kapitału jest o 16 mln EUR wyższy niż ryzyko finansowe ponoszone w wyniku mechanizmu podziału ryzyka związanego z ruchem. Nadwyżki tej nie można uzasadnić, odnosząc się do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (151) W świetle uwag określonych w motywach 146–150 i mając na uwadze opinię organu oceny skuteczności działania, Komisja uznaje, że kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 nie zostało spełnione w odniesieniu do Rumunii.
- (152) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczyć wspomnieć, że w projekcie planu skuteczności działania Rumunia nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Rumunia nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).

- (153) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 140–152 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Rumunii należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

Korekta projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (154) Komisja ma zastrzeżenia do projektu terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej Rumunii zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (155) Po pierwsze, podczas porównywania tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych rumuńskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +4,3 % jest wyższa niż przedstawiona przez Rumunię tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,9 % w trzecim okresie odniesienia.
- (156) Po drugie, Komisja odnotowuje, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Rumunii na poziomie +4,3 % w trzecim okresie odniesienia przewyższają faktyczną tendencję terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącą –3,1 % odnotowaną w drugim okresie odniesienia.
- (157) W związku z tym Komisja uważa, że Rumunia powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów terminalowych dotyczących efektywności kosztowej w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych na trzeci okres odniesienia.

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

- (158) W odniesieniu do elementów podlegających korekcie określonych w pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w systemie zachęt dotyczącym przepustowości terminali, który zaproponowano w projekcie planu skuteczności działania Rumunii, uwzględniono maksymalne straty finansowe wynoszące 0,50 % ustalonych kosztów i maksymalną kwotę korzyści finansowych wynoszącą 0,50 % ustalonych kosztów.
- (159) W odniesieniu do systemu zachęt dotyczących przepustowości terminali – opierając się na opinii eksperta przedstawionej przez organ oceny skuteczności działania – Komisja ma poważne wątpliwości, czy proponowane maksymalne straty finansowe, które wynoszą 0,50 % ustalonych kosztów, miałyby jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (160) W związku z powyższym Rumunia powinna dokonać korekty projektu systemu zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości terminali, aby ustalić maksymalną stratę finansową wynikającą z tego systemu zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, w wyniku czego, zdaniem Komisji, maksymalna strata finansowa powinna wynieść co najmniej 1 % ustalonych kosztów.

USTALENIA DOTYCZĄCE SZWECJI

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

- (161) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie proponowane przez Szwecję na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Szwecję tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +0,2 % rocznie w trzecim okresie odniesienia stanowi wynik lepszy w porównaniu z ogólnounijną tendencją wynoszącą +1,0 % w tym samym okresie.
- (163) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez Szwecję długookresowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +1,0 % rocznie stanowi wynik gorszy w porównaniu z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą -1,3 % w tym samym okresie.
- (164) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego Szwecji wynosząca 58,87 EUR w ujęciu EUR2017 jest o 31,6 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 44,74 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że różnica staje się jeszcze większa w trzecim okresie odniesienia, ponieważ przedstawiony przez Szwecję ustalony koszt jednostkowy na trasie na 2024 r. jest o 41,8 % wyższy niż średnia grupy porównawczej.
- (165) Należy zbadać, czy zaobserwowane powyżej odstępstwa od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika.
- (166) Komisja odnotowuje, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami na trasie w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Szwecję w projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z długoterminową ogólnounijną tendencją wynosi około 43 mln EUR w ujęciu EUR2017.
- (167) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Szwecja wskazuje szereg środków związanych z osiągnięciem lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (168) W szczególności Komisja zauważa, że główna instytucja zapewniająca trasowe służby żeglugi powietrznej, tj. LfV, planuje szkolenie nowych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy zastąpią pracowników mających wkrótce przejść na emeryturę w pozostałych latach trzeciego okresu odniesienia. Szwecja wskazała planowany wzrost zatrudnienia netto w trzecim okresie odniesienia o 14 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego w ośrodku kontroli obszaru w Malmö i 14 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego w ośrodku kontroli obszaru w Sztokholmie. Komisja zauważa jednak, że w swoim projekcie planu skuteczności działania Szwecja nie określiła ilościowo oczekiwanego wpływu pod względem kosztów tych środków związanych z personelem.
- (169) Komisja zauważa, że oprócz kosztów personelu Szwecja wskazuje, że największą nową znaczącą inwestycją LfV jest „rozszerzenie służb zdalnej wieży kontroli” w Sztokholmie i czterech połączonych portach lotniczych (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Ustalone koszty „rozszerzenia służb zdalnej wieży kontroli” stanowią 11 % całkowitych ustalonych kosztów inwestycji w trzecim okresie odniesienia. Komisja odnotowuje, że zasadniczo zdalne wieże kontroli stanowią inwestycje zapewniające służby ruchu lotniczego w portach lotniczych i tym samym zasadniczo należy je przypisywać do służb terminalowych. W projekcie planu skuteczności działania Szwecji 75 % kosztów „rozszerzenia służb zdalnej wieży kontroli” przydzielono jednak służbom trasowym bez podania wyjaśnienia zakresu geograficznego i charakteru tych służb. Komisja zauważa również, że w toku konsultacji użytkownicy przestrzeni powietrznej zakwestionowali uzasadnienie biznesowe tej inwestycji. Zdaniem Komisji Szwecja powinna skorygować lub w większym stopniu wyjaśnić uzasadnienie biznesowe i podział kosztów tej inwestycji oraz powinna rozwiązać wątpliwości wyrażone przez użytkowników przestrzeni powietrznej.
- (170) Komisja zauważa, że pozostałe nowe inwestycje planowane przez Szwecję stanowią 33 % całkowitych ustalonych kosztów inwestycji w trzecim okresie odniesienia. W projekcie planów skuteczności działania Szwecji wskazano, że pozostałe nowe inwestycje obejmują wymianę lub modernizację systemów łączności, pomocy radionawigacyjnych, a także awaryjnych systemów wsparcia dla ATS. Komisja zauważa jednak, że projekt planu skuteczności działania Szwecji nie zawiera informacji, w jaki sposób każda taka nowa inwestycja ma przyczynić się do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów przepustowości.
- (171) W świetle uwag przedstawionych w motywach 167–170 Komisja uznaje zatem, że Szwecja nie wykazała w sposób właściwy, że odchylenie, o którym mowa w motywie 166, można przypisać wyłącznie dodatkowym ustalonym kosztom związanym ze środkami wymaganymi, aby można było osiągnąć lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości. Szwecja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (172) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w projekcie planu skuteczności działania Szwecja nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Szwecja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).
- (173) Ponadto w wyniku przeglądu kluczowych czynników i parametrów, o których mowa w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, użytych do określenia projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej dokonano następujących ustaleń dotyczących podstawy kosztowej w 2019 r., kosztu kapitału oraz emerytur.
- (174) Komisja zauważa, że Szwecja proponuje korektę wartości bazowej na 2019 r., aby uwzględnić wprowadzenie do systemu opłat trasowych trzech nowych portów lotniczych, począwszy od 2020. Organ oceny skuteczności działania odnotowuje, że większa część tej korekty dotyczy portu lotniczego w Górach Skandynawskich, w którym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej SDATS zapewnia służby ATC. W projekcie planu skuteczności działania wskazano, że wiele szwedzkich portów lotniczych zapewnia służby trasowe. Szwecja twierdzi, że umożliwienie portom lotniczym zapewniania służb trasowych i służb kontroli zbliżania jest bardziej efektywne kosztowo, ponieważ w przypadku szwedzkich portów lotniczych rejony kontrolowane lotniska są duże i geograficznie oddalone.
- (175) W projekcie planu skuteczności działania Szwecji wskazano, że uwzględnienie trzech nowych portów lotniczych w systemie opłat trasowych nie powoduje przeniesienia odpowiedzialności lub kosztów między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej już objętymi tym systemem. Organ oceny skuteczności działania ustalił, że w projekcie planu skuteczności działania Szwecji korekta ta nie została wyraźnie wyjaśniona.
- (176) Kierując się opinią organu oceny skuteczności działania, Komisja jest zdania, że Szwecja powinna ponownie ocenić proponowane kwoty pobierane jako stopa zwrotu z kapitału własnego w ramach kosztu kapitału LfV. Organ oceny skuteczności działania szacuje, że w trzecim okresie odniesienia zgłoszony koszt kapitału wyniesie o 1,3 mln EUR więcej niż efektywny koszt kapitału. W szczególności Komisja i organ oceny skuteczności działania odnotowują, że zakres kosztów kapitału własnego proponowany przez Szwecję w odniesieniu do LfV wynoszący 0,7–1,9 % jest wyższy niż koszt kapitału własnego dopuszczony przez rząd Szwecji w przypadku LfV na poziomie 0,0 %. Komisja odnotowuje, że proponowany koszt kapitału LfV obejmuje stopę zwrotu z kapitału własnego wielu szwedzkich portów lotniczych zapewniających służby trasowe. Komisja jest zdania, że Szwecja powinna wyjaśnić i uzasadnić uwzględnienie tych portów lotniczych we wszystkich pozycjach kosztów LfV albo w przeciwnym razie odpowiednio skorygować przedstawione dane.
- (177) Kierując się opinią organu oceny skuteczności działania, Komisja jest zdania, że Szwecja powinna ponownie ocenić proponowane koszty emerytur. Organ oceny skuteczności działania ustalił, że średni udział kosztów emerytur LfV w trzecim okresie odniesienia znacznie przewyższa ogólnounijną średnią. Ustalił również, że składki związane z publicznym programem emerytalnym uwzględniono w kosztach personelu jako koszty zabezpieczenia społecznego, a nie w kosztach emerytur ujętych oddzielnie w tabelach sprawozdawczych. Organ oceny skuteczności działania wskazuje, że koszty emerytur ujmują się również w koszcie kapitału, gdyż zaległe należności związane z kosztami emerytur z poprzednich okresów odniesienia uwzględnia się w podstawie aktywów. Organ oceny skuteczności działania stwierdza, że brak przejrzystości założeń w zakresie programu o zdefiniowanym świadczeniu może stać się przedmiotem weryfikacji kosztów zwolnionych w trzecim okresie odniesienia. Komisja uznaje, że Szwecja powinna w sposób przejrzysty zgłosić koszty emerytur w oddzielnej pozycji kosztów emerytur w tabelach sprawozdawczych.
- (178) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 161–177 proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Szwecji należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

Korekta projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (179) Komisja ma zastrzeżenia do projektu terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej Szwecji zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (180) Po pierwsze, podczas porównywania tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych szwedzkiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +0,9 % jest wyższa niż przedstawiona przez Szwecję tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +0,2 % w trzecim okresie odniesienia.

- (181) Po drugie, Komisja odnotowuje, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Szwecji na poziomie +0,9 % w trzecim okresie odniesienia przewyższają faktyczną tendencję terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącą -5,8 % odnotowaną w drugim okresie odniesienia.
- (182) Po trzecie, podczas porównywania projektów krajowych docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych ze skutecznością działania podobnych portów lotniczych w trzecim okresie odniesienia Komisja zaobserwowała, że ustalony koszt jednostkowy dla portu lotniczego Sztokholm–Arlanda oszacowano na poziomie nieznacznie przekraczającym medianę ustalonego kosztu jednostkowego właściwej grupy porównawczej.
- (183) W związku z tym Komisja uważa, że Szwecja powinna przedstawić dalsze uzasadnienie docelowych parametrów terminalowych dotyczących efektywności kosztowej w świetle powyższych uwag lub skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych na trzeci okres odniesienia.

WNIOSKI

- (184) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach 21–183 Komisja stwierdziła, że projekty krajowych planów skuteczności działania i planu skuteczności działania dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej złożone przez Belgię, Niemcy, Grecję, Francję, Cypr, Łotwę, Luksemburg, Maltę, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zawierają pewne docelowe parametry skuteczności działania, które są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (185) Zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zainteresowane państwa członkowskie przedkładają Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji, uwzględniając zalecenia Komisji.
- (186) Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Niderlandy, które wraz ze Szwajcarią opracowały i przedstawiły projekt planu skuteczności działania na szczeblu FAB na trzeci okres odniesienia, powinny wspólnie przedstawić skorygowany projekt planu skuteczności działania dla FABEC uwzględniający zalecenia określone w niniejszej decyzji.
- (187) Następnie Komisja dokona oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania w ujęciu całościowym zgodnie z procedurą określoną w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 i, wskutek tej późniejszej oceny, Komisja będzie mogła przyjąć dowolne stanowisko dotyczące projektów docelowych parametrów skuteczności działania oraz innych elementów planów skuteczności działania, w odniesieniu do których w niniejszej decyzji nie zgłoszono żadnych zarzutów.
- (188) Zgodnie z art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 docelowe parametry uwzględnione w najnowszej wersji projektu planu skuteczności działania stosuje się tymczasowo do momentu podjęcia przez Komisję decyzji w sprawie spójności docelowych parametrów skuteczności działania lub skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania, po czym państwo członkowskie lub państwa członkowskie mają obowiązek przyjąć ostateczny plan skuteczności działania.
- (189) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, w art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 przewidziano, że docelowe parametry uwzględnione w ostatecznym planie skuteczności działania stosuje się wstecznie. W rezultacie wszelkie różnice w przychodach wynikające z zastosowania stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych na podstawie projektu planu skuteczności działania zamiast stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych na podstawie ostatecznego planu skuteczności działania zostaną skorygowane poprzez późniejszą korektę stawek jednostkowych naniesioną w czasie trwania trzeciego okresu odniesienia, które dodatkowo uregulowano w drodze nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2020/1627. Komisja nie zweryfikuje zatem zgodności stawek jednostkowych zgodnie z art. 29 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 aż do momentu przyjęcia odpowiednich ostatecznych planów skuteczności działania.
- (190) Komisja odnotowuje, że niektóre państwa członkowskie wskazały, że w podstawie kosztowej na trzeci okres odniesienia zamierzają uwzględnić pozycje kosztów związane z wykrywaniem bezzałogowych statków powietrznych w portach lotniczych. Na podstawie elementów zawartych w projektach planów skuteczności działania nie można było ustalić, w jakim stopniu państwa członkowskie uwzględniły takie ustalone koszty w podstawie kosztowej na trzeci okres odniesienia oraz – gdy takie koszty zostały uwzględnione – w jakim stopniu koszty te są ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej oraz czy można je uznać za kwalifikujące się do systemu skuteczności działania i opłat. Służby Komisji przesłały wniosek o udzielenie informacji *ad hoc* do wszystkich państw członkowskich, aby zgromadzić odpowiednie informacje, oraz przeprowadzą dalszą analizę zgłoszonych kosztów związanych z wykrywaniem bezzałogowych statków powietrznych w portach lotniczych w kontekście weryfikacji zgodności stawek jednostkowych. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla ustaleń i wniosków Komisji w kwestii kosztów związanych z wykrywaniem bezzałogowych statków powietrznych.

(191) W odpowiedzi na rozpoczętą dnia 24 lutego 2022 r. agresję wojskową Rosji wobec Ukrainy Unia przyjęła środki ograniczające zabraniające lądowania na terytorium Unii, startu z terytorium Unii lub przelotu nad terytorium Unii rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim zarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym oraz wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez rosyjską osobę prawną lub fizyczną. Środki te skutkują ograniczeniem ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad terytorium Unii. Wpływ na szczeblu ogólnounijnym nie powinien być jednak porównywalny z ograniczeniem ruchu lotniczego w wyniku wybuchu pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. Należy zatem utrzymać istniejące środki i procesy na potrzeby wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia. Dokonując korekty lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w ramach skorygowanych projektów planów skuteczności działania, państwa członkowskie, do których skierowana jest niniejsza decyzja, powinny uwzględnić operacyjne i finansowe skutki odpowiednich zmian ruchu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Docelowe parametry 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, Malte, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, wymienione w załączniku do niniejszej decyzji, są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Cypr i Grecja powinny skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów przepustowości tras wyrażonych jako średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie przypadające na lot (w minutach).

Zainteresowane państwa członkowskie korygują stwierdzone odchylenia między przedłożonymi projektami docelowych parametrów przepustowości a odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci w września 2021 r. w odniesieniu do lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024 w trzecim okresie odniesienia w celu zaspokojenia przewidywanego zapotrzebowania na ruch. W przypadku gdy w planie operacyjnym sieci zalecono przyjęcie szczególnych środków mających na celu poprawę skuteczności działań dotyczących przepustowości, środki te należy uwzględnić przy dokonywaniu korekty docelowych parametrów skuteczności działania.

Artykuł 3

Belgia, Grecja, Cypr, Łotwa, Luksemburg, Malta, Rumunia i Szwecja powinny skorygować – poprzez zmniejszenie wartości – projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej określonych dla stref pobierania opłat trasowych wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy.

Przy korekcie projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej wszystkie zainteresowane państwa członkowskie:

- zapewniają, aby skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej były spójne zarówno z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych, jak i ogólnounijną długookresową tendencją ustalonych kosztów jednostkowych;
- odpowiednio obniżają poziom ustalonych kosztów przynajmniej w przypadku roku kalendarzowego 2024;
- wykorzystują najnowsze prognozy ruchu wyrażone w jednostkach usługowych zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Na zasadzie odstępstwa od pkt a), jeżeli Komisja ustaliła w niniejszej decyzji, że wartość bazowa w przypadku odpowiedniej strefy pobierania opłat trasowych spełnia kryterium określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wówczas zainteresowane państwo członkowskie zapewnia, aby skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej były spójne co najmniej z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych lub ogólnounijną długookresową tendencją ustalonych kosztów jednostkowych.

W sytuacji, w której w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania państwo członkowskie wskazuje odchylenie przewidziane w pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, państwo to zapewnia, aby takie odchylenie zostało uzasadnione odpowiednimi informacjami i wyjaśnieniami.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Republiki Francuskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Republiki Malty, Królestwa Niderlandów, Rumunii i Królestwa Szwecji.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 kwietnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w planach krajowych lub planie dotyczącym funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za niezgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

1. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU FABEC

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Belgii i Luksemburga	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA GRECJI

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie lotu (w minutach) w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów przepustowości tras Grecji	0,32	0,26	0,20	0,20
Wartości odniesienia dla Grecji	0,10	0,14	0,15	0,15

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Grecji	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA CYPRU

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI**Średnie opóźnienie lotu (w minutach) w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego**

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów przepustowości tras Cypru	0,10	0,30	0,40	0,30
Wartości odniesienia dla Cypru	0,10	0,16	0,15	0,15

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Cypru	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ŁOTWY

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA MALTY

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Malty	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA RUMUNII

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Rumunii	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	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

7. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SZWECJI

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji	2014 wartość bazowa	2019 wartość bazowa	2020– 2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR