

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/779

av den 13 april 2022

om överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Polen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden*(delgivet med nr C(2022) 2304)***(Endast den polska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen) ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 c första stycket,med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet ⁽²⁾, särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Dessutom ska medlemsstaterna enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden. Kommissionen ansvarar för att bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner som utarbetas av medlemsstaterna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, med hjälp av de bedömningskriterier som anges i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (2) Covid-19-pandemins utbrott har sedan första kvartalet 2020 i betydande grad påverkat luftfartssektorn, med avsevärt minskade flygtrafikvolymmer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.
- (3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

- (4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I enlighet med artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 antog kommissionen den 2 juni 2021 genomförandebeslut (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.
- (5) Kommissionen noterar att Statfors bastrafikprognos från oktober 2021 förutspår att flygtrafiken på unionsnivå under 2023 kommer att nå samma nivåer som före pandemin, och under 2024 överstiga dessa nivåer. Osäkerheten om trafikutvecklingen är dock fortfarande särskilt hög på grund av de risker som hänger samman med hur den epidemiologiska covid-19-situationen utvecklas. Kommissionen noterar också att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.
- (6) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2021. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 17 november 2021. Kommissionens bedömning som ingår i detta beslut grundar sig på det uppdaterade utkast till prestationsplan som Polen lämnat in.
- (7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden.
- (8) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmål som föreslagits av Polen på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har bedömt varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska utkast till prestationsplaner med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

- (9) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som Polen lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens effektivitet för leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla säkerhetsmålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (10) Det utkast till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Polen har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, innefattar följande:

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

| Polen | Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D | | | | |
|--|---|------|------|------|------|
| Berörda leverantörer av flygtrafiktjänster | Mål för säkerhetsledningen | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| PANSAs Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz SA. | Säkerhetspolicy och säkerhetsmål | C | C | C | C |
| | Hantering av säkerhetsrisker | C | C | C | D |
| | Säkerhetssäkring | C | C | C | C |
| | Främjande av säkerhet | C | C | C | C |
| | Säkerhetskultur | C | C | C | C |

- (11) När det gäller det utkast till säkerhetsmål som Polen föreslagit för alla leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas, har kommissionen konstaterat att nivån för det unionstäckande prestationsmålet enligt plan ska uppnås 2024 i fråga om målet för hantering av säkerhetsrisker, medan de lokala prestationsmålen i fråga om övriga mål för säkerhetsledningen ska uppnå nivån för det unionstäckande prestationsmålet för varje kalenderår 2021–2024.
- (12) Kommissionen noterar att det utkast till prestationsplan som Polen lämnat in innehåller åtgärder för att leverantörer av flygtrafiktjänster (ANSP) ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, t.ex. fortsatt genomförande av åtgärder för att säkerställa överensstämmelse med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373⁽⁶⁾, en översyn av säkerhetsprocesser, en uppdaterad säkerhetsutbildning för chefer, utveckling av säkerhetsledningsindikatorer, fortsatt säkerhetsfrämjande samt genomförande av bästa praxis, dokument och förfaranden i enlighet med nationella och internationella bestämmelser.
- (13) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (11) och (12), och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör bedömningen av utkastet till mål i Polens utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

- (14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Polen lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Polens utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (15) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

- (16) De utkast till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Polen och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, lyder som följer:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Utkast till Polens miljömål underväg , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |
| Referensvärden för Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

- (17) Kommissionen konstaterar att de utkast till miljömål som föreslås av Polen är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.
- (18) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Polen i utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilket innefattar omorganisering av sektorskonfigurationer för Warszawas områdeskontrollcentral, genomförande av avancerad flexibel användning av luftrumskoncept samt förbättringar i Warszawas terminalmanöverområde.
- (19) Dessutom konstaterar kommissionen att Polen sedan februari 2019 redan har infört luftrum med fria flygvägar (FRA) mellan flygnivå 95 och flygnivå 660. Kommissionen noterar också att Polen planerar att ytterligare utvidga FRA med det funktionella luftrumsblocket Baltic FAB, Slovakien och Ukraina under kalenderåret 2024.
- (20) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (17)–(19) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Polens utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

- (21) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Polen lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Polens utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (22) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891 eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.
- (23) De utkast till kapacitetsmål underväg som föreslås av Polen för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, lyder som följer:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Utkast till kapacitetsmål underväg för Polen , i minuter ATFM-försening per flygning | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| Referensvärden för Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

- (24) Kommissionen konstaterar att de utkast till kapacitetsmål som föreslås av Polen är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.
- (25) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Polen i utkastet till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål underväg. Dessa åtgärder omfattar fortsatt flygledarutbildning, flexibilitet i personalplanering och tjänstgöringsschema, ökat antal sektorer och förbättringar i sektorernas öppningssystem samt genomförandet av gränsöverskridande FRA.
- (26) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (24) och (25) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Polens utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

- (27) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kapacitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig väcka tvivel avseende Polen.
- (28) När man på flygplatsnivå jämför utkastet till nationella mål för genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst med liknande flygplatsers prestationer under den andra referensperioden, har kommissionen konstaterat att det för flygplatserna Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Krakow-Balice och Katowice-Pyrzowice förväntas större ATFM-förseningar än vad som förutses för liknande flygplatser.
- (29) Kommissionen anser därför att Polen, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör motivera terminalkapacitetsmålen för tredje referensperioden ytterligare mot bakgrund av de iakttagelser som anges i skäl (28), eller revidera ned dessa mål.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

- (30) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som Polen lämnat in avseende fastställda enhetskostnader (DUC, *Determined Unit Cost*) för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under andra och tredje referensperioden (2015–2024) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.
- (31) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de viktigaste faktorerna och parametrarna som ligger till grund för dessa mål i enlighet med punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (32) Polen har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

| Polens avgiftszon för undervägsavgifter | Utgångsvärde för 2014 | Utgångsvärde för 2019 | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg , uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser) | 169,6 PLN | 174,8 PLN | 320,1 PLN | 200,2 PLN | 172,0 PLN | 163,2 PLN |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 EUR |

- (33) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Polens trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på $-1,7\%$ per år under den tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på $+1,0\%$ under samma period.
- (34) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Polens långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på $-0,4\%$ per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden på $-1,3\%$ under samma period.
- (35) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Polens utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 41,07 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (EUR2017), är $5,4\%$ högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 38,96 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar dock att Polens fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 är $6,7\%$ lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.
- (36) Kommissionen har vidare undersökt om de avvikelser som konstateras i skälen (34) och (35) kan anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, under förutsättning att den konstaterade avvikelsen från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader för åtgärder som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller för omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (37) När det gäller det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Polen i sitt utkast till prestationsplan anger ett stort antal åtgärder som vidtagits av leverantören av flygtrafiktjänster (PANSAs), för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Dessa åtgärder är detaljerade och kvantifierade i utkastet till prestationsplan.
- (38) Polen planerar under tredje referensperioden en betydande ökning av antalet flygledare i verksamheten vid Warszawas områdeskontrollcentral. Polen förklarar vidare att utbildning och rekrytering av nya flygledare kommer att göra det möjligt för PANSAs att genomföra en omfördelning av luftrummet och tillgodose den förväntade trafikefterfrågan som förväntas nå 2019 års nivåer i slutet av den tredje referensperioden.
- (39) Kommissionen konstaterar att investeringskostnaderna har ökat i samband med kapacitetsförstärkande projekt såsom uppgraderingar och relaterade ändringar i systemet för flygledningstjänst, upprättande av nya ledningscentraler och radiokommunikationsstationer samt ersättning och utveckling av övervakningsinfrastruktur. Polen påpekar att de planerade kapitalutgifterna för den tredje referensperioden är inriktade på kapacitetsrelaterade investeringar och kommer att möjliggöra optimering av luftrummet (t.ex. en vertikal uppdelning av luftrummet i tre nivåer) samt ökad resiliens, skalbarhet och flexibilitet i tillhandahållandet av tjänster.
- (40) På grundval av den detaljerade analysen från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att de relevanta åtgärder som Polen beskriver i utkastet till prestationsplan verkligen är nödvändiga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning går det dessutom att dra slutsatsen att de extra kostnaderna för dessa åtgärder är större än avvikelsen från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl (34).

- (41) Mot bakgrund av övervägandena i skälen (37)–(40) finner kommissionen därför att Polen uppfyller det kriterium som anges i punkt 1.4 d i.
- (42) Av det ovan anförda följer att det inte är nödvändigt att närmare undersöka huruvida Polen uppfyller kriteriet i punkt 1.4 d ii.
- (43) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (33)–(42) bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Polens prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

- (44) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål under väg med en granskning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig väcka tvivel avseende Polen.
- (45) För det första har kommissionen – när den för den tredje referensperioden jämför trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster med trenden för fastställda undervägsenhetskostnader – konstaterat att trenden på + 2,2 % för Polens terminalavgiftszon 1 och på + 1,9 % för avgiftszon 2, är högre än Polens trend för fastställda undervägsenhetskostnader, som har en avgiftszonsnivå på – 1,7 % under den tredje referensperioden.
- (46) För det andra konstaterar kommissionen att trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster i Polens terminalavgiftszon 1 på +2,2 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster på – 8,9 % som konstaterades under den andra referensperioden. Dessutom är utkastet till mål för trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster i Polens terminalavgiftszon 2 på +1,9 % under den tredje referensperioden högre än den verkliga trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster på – 2,6 % som konstaterades under den andra referensperioden.
- (47) Kommissionen anser därför att Polen, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, ytterligare bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster för tredje referensperioden mot bakgrund av de iakttagelser som anges i skälen (45) och (46), eller revidera ned dessa mål.

SLUTSATSER

- (48) På grundval av den bedömning som anges i skälen (9)–(47) har kommissionen konstaterat att prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som Polen lämnat in överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.
- (49) Kommissionen noterar att vissa medlemsstater har meddelat sin avsikt att inkludera kostnadsposter för detektering av drönare vid flygplatser i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden. Det har inte varit möjligt att på grundval av uppgifterna i utkastet till prestationsplaner exakt fastställa i vilken utsträckning medlemsstaterna har inkluderat sådana fastställda kostnader i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden och, om sådana kostnader har inkluderats, i vilken utsträckning de uppkommer i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och därmed kan anses omfattas av prestations- och avgiftssystemet. Kommissionens avdelningar har skickat en särskild begäran om information till alla medlemsstater för att samla in relevant information och kommer att ytterligare undersöka de rapporterade kostnaderna för detektering av drönare vid flygplatser i samband med kontroll av överensstämmelse med enhetsavgifter. Detta beslut påverkar inte kommissionens påpekanden och slutsatser när det gäller kostnader för detektering av drönare.
- (50) Som svar på Rysslands militära aggression mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen antagit restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, från att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa åtgärder leder till minskad flygtrafik i lufrummet över unionens territorium. Effekterna på unionsnivå torde dock inte vara jämförbara med den minskning av flygtrafiken som följde av covid-19-pandemins utbrott i mars 2020. Det är därför lämpligt att behålla de befintliga åtgärderna och processerna för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet under den tredje referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Polen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta genomförandebeslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Polen.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Polens utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET**Säkerhetsledningens effektivitet**

| Polen | Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D | | | | |
|--|---|------|------|------|------|
| Berörda leverantörer av flygtrafiktjänster | Mål för säkerhetsledningen | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz SA. | Säkerhetspolicy och säkerhetsmål | C | C | C | C |
| | Hantering av säkerhetsrisker | C | C | C | D |
| | Säkerhetssäkring | C | C | C | C |
| | Främjande av säkerhet | C | C | C | C |
| | Säkerhetskultur | C | C | C | C |

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ**Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet under väg för den aktuella flygbanan**

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Utkast till Polens miljömål under väg , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |
| Referensvärden för Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET**Genomsnittlig ATFM-försening under väg i minuter per flygning**

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Utkast till kapacitetsmål under väg för Polen , i minuter ATFM-försening per flygning | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| Referensvärden för Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

| Polens avgiftszon för undervägsavgifter | Utgångs- värde för 2014 | Utgångs- värde för 2019 | 2020– 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser) | 169,6 PLN | 174,8 PLN | 320,1 PLN | 200,2 PLN | 172,0 PLN | 163,2 PLN |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 EUR |