

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/774****z dnia 13 kwietnia 2022 r.****dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Austrii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 2297)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c) akapit pierwszy,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

**UWAGI OGÓLNE**

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

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

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

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).

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

## OCENA KOMISJI

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

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

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).

<sup>(5)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/891 z dnia 2 czerwca 2021 r. ustanawiająca skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia (2020–2024) oraz uchylająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/903 (Dz.U. L 195 z 3.6.2021, s. 3).

Austria	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	C

- (11) Komisja ustaliła, że projekty docelowych parametrów bezpieczeństwa przedłożone przez władze Austrii odnośnie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (Austro Control) są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa dla roku kalendarzowego 2024.
- (12) Komisja zwraca uwagę, że w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Austrii przedstawiono środki dotyczące Austro Control mające na celu osiągnięcie lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, np. inwestycje w zasoby w obszarze „zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, wzmocnienie transgranicznej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa przy wykorzystaniu badań ankietowych, a także szkolenia i zwiększanie świadomości w obszarze „kultury bezpieczeństwa”.
- (13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (11) i (12) oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891 muszą zostać osiągnięte do ostatniego roku trzeciego okresu odniesienia, a mianowicie do 2024 r., projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Austrii należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

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

- (14) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Austrii w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Austrii porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras (ang. *European Route Network Improvement Plan, ERNIP*) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie środowiska, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (15) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, z uwagi na fakt, że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.
- (16) Projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez władze Austrii oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z planu usprawnienia europejskiej sieci tras, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

	2021	2022	2023	2024
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Austrii,</b> wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	<b>1,96 %</b>	<b>1,96 %</b>	<b>1,96 %</b>	<b>1,96 %</b>
Wartości odniesienia dla Austrii	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

- (17) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska przedłożone przez władze Austrii są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (18) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania władze Austrii przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, obejmujące udział w Przestrzeni Powietrznej ze Swobodą Planowania Tras Południowo-Wschodniej Inicjatywy na rzecz Wspólnej Przestrzeni Powietrznej (ang. *South East Common Sky Initiative Free Route Airspace*, SECSI FRA), działania w zakresie współpracy transgranicznej oraz wdrożenie regionalnych i subregionalnych systemów wsparcia zarządzania przestrzenią powietrzną w celu poprawy koordynacji cywilno-wojskowej.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (17) i (18) projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Austrii należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.

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

- (20) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Austrii w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Austrii porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (21) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego parametru docelowego upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.
- (22) Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Austrii dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

	2021	2022	2023	2024
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w Austrii</b> w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	<b>0,10</b>	<b>0,17</b>	<b>0,17</b>	<b>0,16</b>
Wartości odniesienia dla Austrii	0,10	0,17	0,17	0,16

- (23) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Austrii są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (24) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Austria przedstawiła szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Przedmiotowe środki obejmują ciągłą rekrutację i szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego, elastyczne i scentralizowane systemy harmonogramów pracy, ciągłą poprawę działań w zakresie ATFM oraz współpracę transgraniczną z państwami sąsiednimi.
- (25) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (23) i (24) projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Austrii należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

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

- (26) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras poprzez korygowanie projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Przedłożone przez władze Austrii projekty docelowych parametrów budziły wątpliwości.
- (27) Po pierwsze, Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry za trzeci okres odniesienia dotyczące średniego opóźnienia ATFM przylotów, które wynoszą 0,87 minuty, 0,84 minuty i 0,82 minuty odpowiednio w latach kalendarzowych 2022, 2023 i 2024, są wyższe niż osiągnięta skuteczność działania w zakresie opóźnienia ATFM za drugi okres odniesienia, która wynosi 0,49–0,81 minuty na lot.
- (28) Po drugie, w ramach porównania – na poziomie portów lotniczych – projektów krajowych docelowych parametrów w odniesieniu do średniego opóźnienia ATFM przylotów z wynikami podobnych portów lotniczych w drugim okresie odniesienia Komisja ustaliła, iż w portach lotniczych Wiedeń, Innsbruck i Salzburg wystąpią większe opóźnienia ATFM niż prognozowane dla podobnych portów lotniczych.
- (29) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, władze Austrii powinny dodatkowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali dla trzeciego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywach (27) i (28) lub skorygować te docelowe parametry w dół.

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

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

Strefa pobierania opłat trasowych Austrii	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.)	69,54 EUR	63,19 EUR	109,28 EUR	62,09 EUR	54,65 EUR	50,07 EUR

- (33) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez władze Austrii tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -5,7 % w trzecim okresie odniesienia jest wyższa od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie.
- (34) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez władze Austrii długookresowa tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -3,6 % jest wyższa niż długookresowa ogólnounijna tendencja wynosząca -1,3 % w tym samym okresie.
- (35) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez władze Austrii wartość bazowa DUC wynosząca 63,19 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR2017”) jest o 21,3 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 80,26 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Austrii ustalony koszt jednostkowy na trasie utrzymuje się znacznie poniżej średniej grupy porównawczej w trakcie całego trzeciego okresu odniesienia, przy czym dla 2024 r. zaobserwowano różnicę na poziomie -42,6 %.
- (36) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (33)–(35) proponowane parametry docelowe zawarte w przedstawionym przez władze Austrii projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

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

- (37) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła ocenę projektów docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie poprzez skorygowanie projektów docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Przedłożone przez władze Austrii projekty docelowych parametrów budziły wątpliwości.
- (38) Przy porównywaniu terminalowych DUC ze skutecznością działania podobnych portów lotniczych w trzecim okresie odniesienia Komisja stwierdza, że DUC dla głównego portu lotniczego (Wiedeń) szacuje się na poziomie znacznie wyższym niż mediana DUC dla analogicznych portów lotniczych.
- (39) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, władze Austrii powinny dodatkowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej terminali dla trzeciego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywie (38) lub skorygować te docelowe parametry w dół.

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

- (40) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w związku z projektami docelowych parametrów przepustowości Komisja uzupełniła ocenę o korektę projektu 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. Projekty systemów zachęt przedstawione w projekcie planu skuteczności działania przedstawionym przez władze Austrii wzbudziły wątpliwości.

- (41) Komisja stwierdza, że zarówno w systemie zachęt dotyczącym przepustowości tras, jak i w systemie zachęt dotyczącym przepustowości terminala, które zaproponowano w projekcie planu skuteczności działania Austrii, uwzględniono maksymalną kwotę strat finansowych wynoszącą 0,50 % ustalonych kosztów i maksymalną kwotę korzyści finansowych wynoszącą 0,50 % ustalonych kosztów.
- (42) W odniesieniu do tych systemów zachęt Komisja – opierając się na opinii eksperckiej przedstawionej przez organ oceny skuteczności działania – ma poważne wątpliwości, czy proponowana maksymalna kwota strat finansowych, która wynosi 0,50 % ustalonych kosztów, miałaby jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (43) W związku z tym władze Austrii, w odniesieniu do przyjęcia ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, powinny dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, aby ustalić maksymalną kwotę strat finansowych wynikającą 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, które w opinii Komisji powinny skutkować maksymalną stratą finansową nie mniejszą niż 1 % ustalonych kosztów.

### WNIOSKI

- (44) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach (10)–(43) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Austrii są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (45) Komisja zauważyła, że niektóre państwa członkowskie zasygnalizowały zamiar uwzględnienia w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia pozycji kosztów związanych z lotniskowymi systemami wykrywania dronów. Na podstawie elementów zawartych w projektach planów skuteczności działania nie było możliwe precyzyjne ustalenie, w jakim stopniu państwa członkowskie uwzględniły takie ustalone koszty w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia oraz – jeżeli koszty te zostały uwzględnione – w jakim stopniu są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i tym samym można je uznać za kwalifikowalne w ramach systemu skuteczności działania i opłat. Służby Komisji skierowały do wszystkich państw członkowskich wezwanie *ad hoc* do udzielenia informacji w celu zebrania odpowiednich informacji, a następnie poddadzą dodatkowej analizie zgłoszone koszty związane z lotniskowymi systemami wykrywania dronów w kontekście weryfikacji zgodności ze stawkami jednostkowymi. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla ustaleń i wniosków Komisji w sprawie kosztów wykrywania dronów.
- (46) W odpowiedzi na rosyjską agresję wojskową wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia wprowadziła w życie środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakąkolwiek rosyjską osobę fizyczną lub prawną, podmiot lub organ, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad nim. Środki te prowadzą do zmniejszenia natężenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad terytorium Unii. Skutki na poziomie ogólnounijnym nie powinny być jednak porównywalne ze zmniejszeniem natężenia ruchu lotniczego, które wynikało z wybuchu pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. W związku z tym należy utrzymać obecne środki i procesy wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### Artykuł 1

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

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Austrii.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 kwietnia 2022 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji

---



## ZAŁĄCZNIK

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

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

## Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem

Austria	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	C

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

## Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Austrii, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Wartości odniesienia dla Austrii	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w Austrii w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,10	0,17	0,17	0,16
Wartości odniesienia dla Austrii	0,10	0,17	0,17	0,16

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTO-  
WEJ****Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Austrii</b>	<b>2014 – wartość bazowa</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2020–2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>69,54 EUR</b>	<b>63,19 EUR</b>	<b>109,28 EUR</b>	<b>62,09 EUR</b>	<b>54,65 EUR</b>	<b>50,07 EUR</b>