

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2422**z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Cypru 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) 8719)***(Jedynie tekst w języku greckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

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

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

- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾ została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. Jeżeli chodzi o projekt planu skuteczności działania Cypru na trzeci okres odniesienia, Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości tras i efektywności kosztowej nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, i wydała zalecenia dotyczące korekty tych docelowych parametrów.
- (5) W odpowiedzi na rosyjską wojnę napastniczą wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia nałożyła środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakiegokolwiek rosyjskie osoby fizyczne lub prawne, podmioty lub organy, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad tym terytorium. Wspomniane środki ograniczające oraz przyjęte przez Rosję środki odwetowe doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczeblu całej Unii zaobserwowany wpływ na liczbę lotów był jednak ograniczony w porównaniu z radykalnym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, jakie było rezultatem wybuchu pandemii COVID-19.
- (6) W dniu 13 lipca 2022 r. władze Cypru przedłożyły Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przedłożył jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania.
- (8) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 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 weryfikację elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) W bazowej prognozie ruchu, opracowanej przez służby statystyczno-prognostyczne organizacji Eurocontrol („STATFOR”) i opublikowanej w czerwcu 2022 r., uwzględniono zmienione okoliczności, o których mowa w motywie 5. Opierając się na tej prognozie, Komisja zauważa, że nie przewiduje się, aby Cypr miał doświadczyć niekorzystnych zmian dotyczących ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia w rezultacie wojny Rosji w Ukrainie.
- (10) Jako że Cypr nie posiada żadnego portu lotniczego objętego zakresem rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 odnośnie do trzeciego okresu odniesienia, w jego skorygowanym projekcie planu skuteczności działania nie występują lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące terminalowych służb żeglugi powietrznej. Zatem ustalenia zawarte w niniejszej decyzji dotyczą wyłącznie trasowych służb żeglugi powietrznej.

OCENA KOMISJI

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

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

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

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

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

- (13) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez władze Cypru dla instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, a mianowicie CYPRUS Air Navigation Services („CYATS”), są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na każdy rok okresu odniesienia.
- (14) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie skuteczności działania określono środki dla CYATS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak weryfikacja i aktualizacja procesów zarządzania zmianą, wytyczne dotyczące polityki „just culture” oraz dodatkowy personel na potrzeby wspierania realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 12–14 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., docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

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

- (16) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Cypru w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono 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 skorygowanym projekcie planu skuteczności działania porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.
- (17) 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 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska na rok 2021, określone przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r., nie mogły zostać zmodyfikowane z mocą wsteczną w skorygowanych projektach planów skuteczności działania. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024.

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

| Cypr | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 3,84 % | 3,84 % | 3,84 % |
| Wartości odniesienia | 3,84 % | 3,84 % | 3,84 % |

- (19) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Cypru docelowe parametry w zakresie środowiska są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024.
- (20) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Cypr przedstawił środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska, które zasadniczo spełniają już istniejące wymogi prawne na mocy prawa Unii i obejmują plan przejścia na nawigację opartą na charakterystykach do 2024 r., realizację fazy 1 wdrożenia przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras obejmującej Cypr („NICFRA”) w marcu 2023 r. między poziomem lotu 205 a poziomem lotu 660, a także ciągle usprawnianie sieci tras w rejonie informacji powietrznej Nikozji.
- (21) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 18, 19 i 20 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.

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

- (22) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) na trasie są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Cypr zaproponował skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (23) 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 przed wybuchem pandemii COVID-19, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891, zważywszy że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, wykluczając możliwość dokonania korekt z mocą wsteczną. Podobnie lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości na rok 2021, określone przez państwa członkowskie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych w październiku 2021 r., nie mogły zostać zmodyfikowane z mocą wsteczną w skorygowanych projektach planów skuteczności działania. W związku z tym spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024.
- (24) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe projekty docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości tras w strefie pobierania opłat Cypru w trzecim okresie odniesienia, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oraz analogiczne wartości odniesienia z planu operacyjnego sieci dostępnego w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r.

| Cypr | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Początkowe docelowe parametry w zakresie przepustowości tras (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,30 | 0,40 | 0,30 |
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,16 | 0,15 | 0,15 |
| Wartości odniesienia | 0,16 | 0,15 | 0,15 |

- (25) Spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożonych przez władze Cypru oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, poprzez porównanie tych docelowych parametrów z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Cypru docelowe parametry w zakresie przepustowości są równe analogicznym krajowym wartościom odniesienia dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024.
- (26) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Cypr przedstawił środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują rekrutację nowych kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”), co ma umożliwić zwiększenie liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy („EPC”) ATCO pełniących służbę w ośrodku kontroli obszaru. W szczególności Cypr informuje w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, że w grudniu 2021 r. osiągnięto porozumienie z organami reprezentującymi personel w celu poprawy szkolenia i zwiększenia elastyczności czasu pracy ATCO. Komisja zauważa również, że Cypr skorygował swoje początkowe plany dotyczące ATCO w operacjach na lata kalendarzowe 2022 i 2023, w wyniku czego na te dwa lata kalendarzowe zaplanowano dodatkowe 4 EPC. Ponadto skorygowany projekt planu skuteczności działania przewiduje znaczne inwestycje w modernizację infrastruktury ATM, aby umożliwić działanie dodatkowych sektorów kontroli ruchu lotniczego, wdrożenie programu doskonałości operacyjnej we współpracy z menedżerem sieci, środki restrukturyzacji przestrzeni powietrznej oraz środki mające na celu poprawę zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością.
- (27) Komisja zauważa, że w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. Cypr przedstawił dodatkowe istotne środki zwiększenia przepustowości, które są również zalecane w planie operacyjnym sieci z września 2021 r.
- (28) W świetle powyższych uwag Komisja uważa, że Cypr odpowiednio wdrożył zalecenia określone w art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (29) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 24–28 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

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

- (30) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., są nie-spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Cypr zaproponował skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (31) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie w trzecim okresie odniesienia w strefie pobierania opłat Cypru, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., oraz analogiczne skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2022 r.

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2014 – wartość bazowa | 2019 – wartość bazowa | 2020–20-021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Początkowe docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.) | 32,94 EUR | 26,61 EUR | 49,85 EUR | 34,14 EUR | 32,52 EUR | 32,26 EUR |
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.) | 32,94 EUR | 26,61 EUR | 49,85 EUR | 30,92 EUR | 29,35 EUR | 29,11 EUR |

- (32) Komisja zauważa, że Cypr skorygował swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na okres od 2022 r. do 2024 r., co skutkuje – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym („DUC”) niższym o 9,7 % w tych latach kalendarzowych i niższym o 6,6 % dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Przedmiotowe redukcje DUC wynikają zarówno z wyższej prognozy ruchu zastosowanej w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, jak i z korekty w dół ustalonych kosztów wyrażonych w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. dla tych lat kalendarzowych.
- (33) Zmiany w prognozie ruchu na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 przedstawiono w poniższej tabeli. Komisja zauważa, że prognoza ruchu wykorzystana w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opiera się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r.

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 1 789 | 2 083 | 2 169 |
| Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 1 837 | 2 129 | 2 235 |
| Różnica | + 2,7 % | + 2,2 % | + 3,0 % |

- (34) Skorygowane ustalone koszty na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.) | 61 mln EUR | 68 mln EUR | 70 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 57 mln EUR | 62 mln EUR | 65 mln EUR |
| Różnica | - 7,0 % | - 7,8 % | - 7,0 % |

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

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <i>Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i> | 102,6 (0,8 %) | 103,8 (1,2 %) | 105,3 (1,4 %) |
| Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 109,1 (5,3 %) | 111,6 (2,3 %) | 113,9 (2,0 %) |

- (36) Komisja zauważa, że ustalone koszty Cypru w ujęciu nominalnym na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 są niższe niż w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. pomimo korekty w górę prognozy inflacji.

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| <i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i> | 62 mln EUR | 69 mln EUR | 72 mln EUR |
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania) | 60 mln EUR | 67 mln EUR | 71 mln EUR |
| Różnica | - 3,1 % | - 3,2 % | - 2,1 % |

- (37) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez władze Cypru skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (38) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,3 % w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to jednakże poprawę w stosunku do tendencji DUC wynoszącej +4,9 % obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (39) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -1,4 % jest lepsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do długookresowej tendencji DUC wynoszącej -0,2 %, obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (40) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC dla Cypru wynosząca 26,61 EUR, wyrażona w cenach z 2017 r., jest o 4,7 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 27,91 EUR, wyrażona w cenach z 2017 r., dla właściwej grupy porównawczej.

- (41) Jak określono w motywie 39, skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej Cypru skutkują długookresową tendencją DUC, która jest lepsza od analogicznej ogólnounijnej tendencji. Co więcej, skorygowany DUC Cypru na rok 2024 jest niższy niż wartość bazowa dla roku 2014, co wskazuje na redukcję DUC w drugim i trzecim okresie odniesienia. Odnośnie do motywu 40 Cypr osiąga dobry wynik pod względem skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, jeśli chodzi o wartość bazową dla roku 2019, poniżej analogicznej wartości średniej dla grupy porównawczej. Ponadto Komisja zauważa, że Cypr obniżył – w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania – ustalone koszty dla trzeciego okresu odniesienia, zarówno w ujęciu realnym, jak i nominalnym, planując jednocześnie obsługę dodatkowego ruchu na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu na trzeci okres odniesienia. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnej tendencji DUC w trzecim okresie odniesienia, o którym mowa w motywie 38, nie wyklucza w przypadku Cypru osiągnięcia spójności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (42) Komisja uważa zatem, iż Cypr odpowiednio wdrożył zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (43) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 31–42 docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

PODSUMOWANIE

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

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Cypryjskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

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

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem

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

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

| Cypr | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--------|--------|--------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 3,84 % | 3,84 % | 3,84 % |

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

| Cypr | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------|------|------|
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,16 | 0,15 | 0,15 |

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej

| Strefa pobierania opłat trasowych Cypru | 2014 – wartość bazowa | 2019 – wartość bazowa | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.) | 32,94 EUR | 26,61 EUR | 49,85 EUR | 30,92 EUR | 29,35 EUR | 29,11 EUR |