

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2423****z dnia 5 grudnia 2022 r.****dotycząca spójności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Szwecji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 8716)***(Jedynie tekst w języku szwedzkim 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),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 <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup>. Z uwagi na to, że te 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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.<sup>(2)</sup> 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).<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).

- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 <sup>(6)</sup> została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji. W decyzji ta Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Szwecji na trzeci okres odniesienia, 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, w tym Szwecja, dotkliwie odczuły znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczęblu 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 Szwecji 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 tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu warunków 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 wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (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 Szwecja nadal stoi w obliczu znacznego pogorszenia perspektyw ruchu w pozostałej części trzeciego okresu odniesienia w rezultacie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie. Z uwagi na to, że wspomniane zmienione okoliczności mają istotny wpływ na docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy je uwzględnić przy ocenie zawartych w nim lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

## OCENA KOMISJI

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

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Szwecji 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.
- (11) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Szwecji lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa względem głównej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a mianowicie LfV, w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia.

<sup>(6)</sup> 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).

Szwecja	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, według poziomów A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego				
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2022	2023	2024	Ogólnounijne docelowe parametry (2024)
LFV	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

- (12) Zaproponowane przez władze Szwecji docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa dla LFV są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania nie określono konkretnych środków dla LFV służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa. W planie przedstawiono jednak ogólne środki, takie jak monitorowanie i stosowanie środków łagodzących w celu zarządzania określonymi rodzajami ryzyka, a także ocena, za pośrednictwem systemu zarządzania bezpieczeństwem, zmian wprowadzonych w systemie funkcjonalnym. Uwzględniając ocenę organu weryfikującego skuteczność działania, Komisja zauważa, że wyniki odnotowane przez LFV osiągnęły już poziom ogólnounijnych parametrów docelowych, w związku z czym Szwecja nie określiła dodatkowych środków dla LFV służących osiągnięciu tych docelowych parametrów.
- (14) Zaproponowane przez władze Szwecji docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do instytucji zapewniających terminalowe służby żeglugi powietrznej, objęte zakresem skorygowanego projektu planu skuteczności działania, a mianowicie ACR, SDATS i AFAB, są również spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Komisja zauważa ponadto, że Szwecja określiła środki dla wspomnianych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, służące osiągnięciu ich docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11, 12, 13 i 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 Szwecji 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 Szwecji 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.

Szwecja	2022	2023	2024
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska,</b> wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	<b>1,05 %</b>	<b>1,05 %</b>	<b>1,05 %</b>
Wartości odniesienia	1,05 %	1,05 %	1,05 %

- (19) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Szwecji 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 Szwecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska, które obejmują planowane wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z udziałem Polski.
- (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 docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości**

- (22) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Szwecji w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono 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 skorygowanym projekcie planu skuteczności działania 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.
- (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) Poniżej przedstawiono zaproponowane przez władze Szwecji docelowe parametry w zakresie przepustowości tras dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz analogiczne wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci.

Szwecja	2022	2023	2024
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości,</b> wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	<b>0,07</b>	<b>0,08</b>	<b>0,08</b>
Wartości odniesienia	0,07	0,08	0,08

- (25) Komisja zauważa, że zaproponowane przez władze Szwecji 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 Szwecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują realizację projektu przestrzeni powietrznej Szwecji („SWEA”) oraz zwiększenie liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”) w trzecim i kolejnych okresach odniesienia w celu zaspokojenia przyszłego zapotrzebowania na ruch lotniczy, w tym na potrzeby przewidywania planowanych emerytur ATCO. Komisja zauważa, że w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. planowana liczba ekwiwalentów pełnego czasu pracy ATCO w operacjach w ośrodkach kontroli obszaru Sztokholm i Malmö została skorygowana w dół ze względu na zmianę okoliczności przedstawioną w motywach 5 i 9.
- (27) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 24, 25 i 26 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.

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

- (28) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w jego art. 1 ust. 3 i 4, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras poprzez weryfikację projektów docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że w przypadku Szwecji wspomniane docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

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

- (29) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja stwierdziła, że zaproponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Szwecji przedłożonym w 2021 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Szwecja zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (30) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie w trzecim okresie odniesienia w strefie pobierania opłat Szwecji, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., oraz analogiczne skorygowane projekty docelowych parametrów skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2014 – wartość bazowa</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2020–20–021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>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.)</i>	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,2-2 EUR	58,8-7 EUR	141,3-8 EUR	70,2-0 EUR	62,8-6 EUR	59,26 EUR
<b>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.)</b>	<b>604,0-2 SEK</b>	<b>537,8-7 SEK</b>	<b>1 361,8-88 SEK</b>	<b>774,6-5 SEK</b>	<b>650,9-8 SEK</b>	<b>587,6-2 SEK</b>
	62,7-0 EUR	55,8-4 EUR	141,3-8 EUR	80,4-2 EUR	67,5-8 EUR	61,00 EUR

- (31) Komisja zauważa, że Szwecja skorygowała swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na lata 2022, 2023 i 2024, co skutkuje – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym („DUC”) wyższym o 8,2 % w tych trzech latach kalendarzowych i wyższym o 7,1 % dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Wspomniane wzrosty DUC wynikają ze znacznego pogorszenia prognozy ruchu, które zostało spowodowane zmniejszeniem ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Szwecji w rezultacie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, o czym mowa w motywach 5 i 9. Niższa liczba prognozowanych jednostek usługowych na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 została jednak częściowo zrekompensowana przez Szwecję poprzez obniżenie ustalonych kosztów.

- (32) Co więcej, Szwecja zastosowała korektę w górę do wartości bazowej dla roku 2014, natomiast wartość bazową dla roku 2019 skorygowano w dół. Szwecja wyjaśnia w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, że wartości bazowe dla lat 2014 i 2019 skorygowano głównie w celu uwzględnienia wpływu znaczących kwot jednorazowych związanych z rzeczywistymi kosztami emerytur odnotowanymi w tych latach kalendarzowych, które mają wpływ na porównywalność z ustalonymi kosztami w trzecim okresie odniesienia. Co więcej, Szwecja dokonała dwóch dalszych korekt wartości bazowej na rok 2019, które zostały uzasadnione zmianami zakresu strefy pobierania opłat trasowych między drugim okresem odniesienia a trzecim okresem odniesienia oraz zmianą stosowanej przez Szwecję metody odliczania środków publicznych otrzymanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej od opłat trasowych uiszczanych przez użytkowników.
- (33) Komisja zauważa, że założenia dotyczące ruchu zastosowane w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opierają się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r. Trasowe jednostki usługowe prognozowane dla strefy pobierania opłat dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024 w porównaniu z danymi liczbowymi zawartymi w projekcie planu skuteczności działania przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	3 173	3 637	3 906
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu</b> (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	<b>2 724</b>	<b>3 248</b>	<b>3 367</b>
<b>Różnica</b>	<b>- 14,2 %</b>	<b>- 10,7 %</b>	<b>- 13,8 %</b>

- (34) W porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. roczne redukcje liczby jednostek usługowych dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024 mieszczą się w przedziale od -11 % do -14 %. W związku z tym oczekuje się, że w 2024 r. trasowe jednostki usługowe dla Szwecji pozostaną o 11,1 % niższe od poziomu sprzed pandemii (rok kalendarzowy 2019), podczas gdy w bazowej prognozie ruchu STATFOR z października 2021 r. przewidywano wcześniej, że przekroczą poziom sprzed pandemii o 3,1 %.
- (35) Jak pokazano w tabeli poniżej, nie przewiduje się jednak, aby liczba lotów wykonywanych w przestrzeni powietrznej Szwecji zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) spadała w takim samym tempie co trasowe jednostki usługowe. Rozbieżność ta wynika ze znacznego zmniejszenia liczby przelotów, co generuje średnio proporcjonalnie większą liczbę trasowych jednostek usługowych niż operacje przylotu lub odlotu z portów lotniczych w Szwecji.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach operacji IFR</i>	685	771	824
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)</b> , wyrażona w tysiącach operacji IFR	<b>626</b>	<b>751</b>	<b>773</b>
<b>Różnica</b>	<b>- 8,6 %</b>	<b>- 2,6 %</b>	<b>- 6,2 %</b>

- (36) Komisja zauważa zatem, że nie przewiduje się zmniejszenia obciążenia pracą instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, które wynika z kontrolowanych operacji lotniczych, w powiązaniu z obniżką przychodów wynikającą z mniejszej liczby trasowych jednostek usługowych.

- (37) Skorygowane ustalone koszty na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli. Komisja zauważa, że Szwecja skorygowała w dół ustalone koszty w ujęciu realnym dla każdego z tych lat kalendarzowych.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	2 146 mln SEK	2 202 mln SEK	2 230 mln SEK
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.</b> (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	<b>2 110 mln SEK</b>	<b>2 114 mln SEK</b>	<b>1 979 mln SEK</b>
<b>Różnica</b>	<b>-1,7 %</b>	<b>-4,0 %</b>	<b>-11,3 %</b>

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

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<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>	107,4 (1,3 %)	109,1 (1,6 %)	111,1 (1,8 %)
<b>Skorygowany wskaźnik inflacji</b> wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	<b>112,4 (4,8 %)</b>	<b>114,9 (2,2 %)</b>	<b>116,9 (1,7 %)</b>

- (39) Ze względu na aktualizację prognozy inflacji skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym na rok kalendarzowy 2022 zwiększyły się, natomiast dla roku 2023 pozostały niezmiennione. W odniesieniu do roku kalendarzowego 2024 nominalne ustalone koszty są niższe niż w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)</i>	2 269 mln SEK	2 359 mln SEK	2 424 mln SEK
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym</b> (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	<b>2 310 mln SEK</b>	<b>2 359 mln SEK</b>	<b>2 234 mln SEK</b>
<b>Różnica</b>	<b>+1,8 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>-7,8 %</b>

- (40) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez władze Szwecji 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.

- (41) 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 +2,2 % w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Określona przez Szwecję dostosowana wartość bazowa na rok 2019, o której mowa w motywie 32, ma negatywny wpływ na obliczoną tendencję DUC. Tendencja DUC dla Szwecji uległa pogorszeniu w porównaniu z tendencją DUC wynoszącą +0,2 %, obliczoną na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.

- (42) 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 służ trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -0,3 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % w tym samym okresie. Określona przez Szwecję dostosowana wartość bazowa na rok 2014, o której mowa w motywie 32, ma pozytywny wpływ na obliczoną długookresową tendencję DUC. Długookresowa tendencja DUC dla Szwecji uległa poprawie w porównaniu z długookresową tendencją DUC wynoszącą +1,0 %, obliczoną na podstawie projektu planu skuteczności działania przedłożonego w 2021 r.
- (43) Jak zauważono w motywach 33 i 34, Komisja przypomina, że prognoza jednostek usługowych Szwecji na trzeci okres odniesienia została znacząco skorygowana w dół w rezultacie zmian spowodowanych wojną napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie. Do celów kryteriów oceny przeanalizowanych w motywach 41 i 42 należy zatem przeanalizować, czy Szwecja osiągnęłaby ogólnounijne tendencje w zakresie efektywności kosztowej w przypadku braku drastycznego zmniejszenia ruchu dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024, jakie wynika ze zmienionych okoliczności.
- (44) W związku z tym Komisja ponownie obliczyła tendencję DUC dla Szwecji w trzecim okresie odniesienia oraz długookresową tendencję DUC dla Szwecji w drugim i trzecim okresie odniesienia, wykorzystując bazową prognozę ruchu Eurocontrol STATFOR z października 2021 r. Rezultatem tego ponownego obliczenia, w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Szwecji, jest dostosowana tendencja DUC wynosząca -1,5 % w trzecim okresie odniesienia oraz dostosowana długookresowa tendencja DUC wynosząca -1,9 %. Obie te dostosowane tendencje kształtują się poniżej poziomu analogicznych ogólnounijnych tendencji DUC wynoszących odpowiednio +1,0 % i -1,3 %. W związku z tym Komisja stwierdza, że Szwecja spełnia kryteria oceny przeanalizowane w motywach 41 i 42 w przypadku braku zmian w ruchu spowodowanych rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie.
- (45) 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 na szczeblu strefy pobierania opłat Szwecji wynosząca 55,84 EUR (wyrażona w cenach z 2017 r.) jest o 24,8 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 44,74 w ujęciu EUR2017.
- (46) Komisja przyznaje, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat Szwecji są wyższe niż początkowe docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r. Pogorszenie to wynika jednak w całości ze znacznie niższych założeń dotyczących ruchu. Pomijając negatywny wpływ zmian w ruchu spowodowanych rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, oczywiste jest, że Szwecja osiąga zarówno ogólnounijną tendencję DUC, jak i ogólnounijną długookresową tendencję DUC.
- (47) Co więcej, jak zauważono w motywie 37, Komisja przypomina, że Szwecja obniżyła swoje ustalone koszty w ujęciu realnym w pozostałej części trzeciego okresu odniesienia w odpowiedzi na pogarszające się założenia dotyczące ruchu. Komisja zauważa, że wspomniane środki ograniczające koszty są, ogólnie rzecz biorąc, współmierne do mniejszej liczby operacji IFR prognozowanej dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024, jak przedstawiono w motywie 35.
- (48) Podsumowując, Komisja uważa zatem, iż Szwecja odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (49) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 30–48 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.

#### **Weryfikacja skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (50) W przypadku portów lotniczych, które są objęte zakresem stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jak określono w jego art. 1 ust. 3 i 4, Komisja uzupełniła swoją ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie poprzez weryfikację projektów docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego.
- (51) W decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 Komisja wyraziła wątpliwości co do docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych, zaproponowanych przez władze Szwecji w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r., i uznała, że Szwecja powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je w dół.



- (52) Komisja zauważa, że Szwecja należycie uzasadniła i umotywowała w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania swoje docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych, w tym poprzez odniesienie do zmniejszonej liczby lotów w strefie pobierania opłat terminalowych w porównaniu z drugim okresem odniesienia oraz do silnego wpływu odchodzenia na emeryturę kontrolerów ruchu lotniczego na podstawie kosztów służb terminalowych w trzecim okresie odniesienia. Komisja nie ma żadnych dalszych uwag na temat docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

#### **PODSUMOWANIE**

- (53) 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,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Szwecji 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 Królestwa Szwecji.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2022 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji

---

## ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Szwecji 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

Szwecja	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, według poziomów A–D EASA			
Oдносна instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2022	2023	2024
LFV	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

Szwecja	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,05 %	1,05 %	1,05 %

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Szwecja	2022	2023	2024
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,07	0,08	0,08

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

## Ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji	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.)	604,0-2 SEK	537,8-7 SEK	1 361,8-88 SEK	774,6-5 SEK	650,9-8 SEK	587,6-2 SEK
	62,70 EUR	55,84 EUR	141,38 EUR	80,42 EUR	67,58 EUR	61,00 EUR