



2023/2481

14.11.2023

DECYZJA KOMISJI (UE) 2023/2481

z dnia 10 listopada 2023 r.

ustanawiająca orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia (2025–2029)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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. a),

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. 9 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Komisja jest odpowiedzialna za ustalenie – na potrzeby każdego okresu odniesienia dla systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych – ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej. Szczegółowe przepisy dotyczące ustalenia przez Komisję tych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/317.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”), który obejmuje lata kalendarzowe 2025–2029 (włącznie), mają zostać przyjęte w terminie do 1 czerwca 2024 r.
- (3) Art. 9 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zobowiązuje Komisję do opublikowania – w kontekście procesu przygotowania przedmiotowych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania – orientacyjnych przedziałów docelowych parametrów dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, obejmujących roczne wartości minimalne i maksymalne na potrzeby ustalenia przez Komisję ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Te orientacyjne przedziały docelowych parametrów mają zostać wykorzystane przez Komisję do celów konsultacji z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, innymi odpowiednimi osobami i organizacjami oraz – w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa – z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”).
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania wyznaczony przez Komisję zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 zaproponował orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia w sprawozdaniu przedłożonym Komisji 29 września 2023 r.
- (5) W sprawozdaniu tym organ weryfikujący skuteczność działania szczegółowo przedstawił założenia, uzasadnienie i analizę proponowanych orientacyjnych przedziałów docelowych parametrów w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej. Jeśli chodzi o przewidywany rozwój ruchu w czwartym okresie odniesienia, organ weryfikujący skuteczność działania wykorzystał najnowszą dostępną bazową prognozę ruchu organizacji Eurocontrol (STATFOR), opublikowaną 31 marca 2023 r.
- (6) Orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, określone w niniejszej decyzji, powinny opierać się na wartościach zaproponowanych przez organ weryfikujący skuteczność działania w jego sprawozdaniu, o którym mowa w motywach 4 i 5, i powinny być poparte solidną metodyką, kompleksowymi danymi oraz obszerną analizą ilościową i jakościową przedstawioną w tym sprawozdaniu.
- (7) Jeśli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący bezpieczeństwa, należy uwzględnić poprawę skuteczności zarządzania bezpieczeństwem osiągniętą w trzecim okresie odniesienia („OO3”) oraz dalsze usprawnienia niezbędne w świetle najnowszych zmian regulacyjnych i operacyjnych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1.

- (8) Na potrzeby obliczenia orientacyjnych przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska należy uwzględnić historyczne wyniki osiągnięte w tym kluczowym obszarze, szacowane korzyści wynikające ze środków określonych w planie usprawnienia europejskiej sieci tras, o którym mowa w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽³⁾, w wersji opublikowanej w lipcu 2023 r. ⁽⁴⁾, a także konsekwencje rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie dla przepływów ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej. Proponowane orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska powinny ponadto uwzględniać wyniki badania przeprowadzonego przez organ weryfikujący skuteczność działania na temat współzależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania dotyczącymi środowiska oraz przepustowości, które zostało wykorzystane do oceny wpływu oczekiwanych ograniczeń przepustowości na kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący środowiska w czwartym okresie odniesienia.
- (9) Do celów obliczenia orientacyjnych przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości należy w pierwszej kolejności wykorzystać historyczne wyniki instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej („ANSP”), uwzględniając opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) wynikające z ograniczeń przepustowości kontroli ruchu lotniczego („ATC”) lub z przyczyn kadrowych ATC. Po drugie, należy uwzględnić historyczną częstotliwość występowania zakłóceń w służbach żeglugi powietrznej z przyczyn niezwiązanych z ATC, a także wpływ opóźnień związanych z niekorzystnymi warunkami pogodowymi na zapewnianie przepustowości. Po trzecie, należy uwzględnić plany poprawy przepustowości ANSP zawarte w załącznikach do planu operacyjnego sieci europejskiej, o którym mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123, opublikowanych w kwietniu 2023 r. ⁽⁵⁾ Jeśli chodzi o oczekiwane korzyści operacyjne w czwartym okresie odniesienia, związane z funkcjami zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) objętymi pierwszym wspólnym projektem SESAR i określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/116 ⁽⁶⁾, przy opracowywaniu orientacyjnych przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia należy uwzględnić analizę sporządzoną przez kierownika procesu realizacji programu SESAR i załączoną do sprawozdania organu weryfikującego skuteczność działania.
- (10) Jeśli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący efektywności kosztowej, wstępne dane na temat kosztów i ruchu dla czwartego okresu odniesienia, przedłożone przez państwa członkowskie do 1 czerwca 2023 r., powinny zostać wykorzystane jako jeden z elementów danych wejściowych do obliczenia orientacyjnych przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia. Orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania są dodatkowo poparte perspektywiczną analizą przeprowadzoną przez ekspertów organu weryfikującego skuteczność działania, dotyczącą podstaw kosztowych dla czwartego okresu odniesienia oraz możliwości poprawy efektywności kosztowej w czwartym okresie odniesienia, z uwzględnieniem współzależności z innymi kluczowymi parametrami skuteczności działania. Należy również rozważyć analizę szacunkowej nieefektywności kosztowej odnośnie do zapewniania trasowych służb żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania i opłat,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”), obejmujące roczne wartości minimalne i maksymalne na potrzeby ustalenia przez Komisję ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, określono w załączniku.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1).

⁽⁴⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-route-network-improvement-plan-ernip-part-2>

⁽⁵⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia pierwszego wspólnego projektu wspierającego wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie określonego w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10).

Sporządzono w Brukseli dnia 10 listopada 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

Orientacyjne przedziały ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”)

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY BEZPIECZEŃSTWA

Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem, w przedziale od poziomu A do poziomu D EASA

Poziom skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, jaki mają osiągnąć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem	Dolna granica ogólnounijnych docelowych parametrów (do osiągnięcia do 2029 r.)	Górna granica ogólnounijnych docelowych parametrów (do osiągnięcia do 2029 r.)
Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C
Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D
Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C
Promowanie bezpieczeństwa	C	C
Kultura bezpieczeństwa	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, wyrażona jako wartość procentowa	2025	2026	2027	2028	2029
Górna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	2,71 %	2,70 %	2,69 %	2,67 %	2,66 %
Dolna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	2,49 %	2,46 %	2,44 %	2,42 %	2,39 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie lotu (w minutach) w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”)

Średnie opóźnienie ATFM na trasie, wyrażone w minutach na lot	2025	2026	2027	2028	2029
Górna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40
Dolna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	0,41	0,38	0,35	0,33	0,31

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Zmiana w ujęciu rok do roku średniego ogólnounijnego ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) dla trasowych służb żeglugi powietrznej**

Zmiana w ujęciu rok do roku średniego ogólnounijnego DUC dla służb trasowych, wyrażona jako wartość procentowa	2025	2026	2027	2028	2029
Górna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %
Dolna granica ogólnounijnych docelowych parametrów	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %

Wartość bazowa dla średniego ogólnounijnego DUC dla służb trasowych na OO4, wyrażona w ujęciu realnym w cenach EUR 2022	2024
Szacunkowa wartość bazowa dla przedziałów ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na OO4	55,61 EUR