

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/776****z dnia 13 kwietnia 2022 r.****dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Hiszpanii 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) 2300)***(Jedynie tekst w języku hiszpańskim 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) 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, 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.
- (3) 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.

<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).

- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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 poziomy 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.
- (7) 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 Hiszpanii.
- (8) 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.
- (9) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność przedłożonych przez władze Hiszpanii 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**

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Hiszpanii 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.

<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).

- (11) Poniżej przedstawiono projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, które władze Hiszpanii przedłożyły w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia:

Hiszpania	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Odnosne instytucje zapewniające służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

- (12) W odniesieniu do projektów docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa przedłożonych przez władze Hiszpanii w odniesieniu do instytucji zapewniających służbę żeglugi powietrznej (ENAIRES i FERRONATS) Komisja stwierdziła, że planuje się osiągnięcie poziomu ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania w 2024 r. w odniesieniu do celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, natomiast w przypadku pozostałych „celów zarządzania bezpieczeństwem” lokalne docelowe parametry skuteczności działania odpowiadają poziomowi ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania na każdy rok kalendarzowy od 2021 do 2024 r.
- (13) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Hiszpanii określono środki dotyczące instytucji zapewniających służbę żeglugi powietrznej mające na celu osiągnięcie lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, np. wzmocnienie zasady „just culture” i wdrożenie strategicznego planu „Digital Sky” w celu modernizacji służb łączności, nawigacji i nadzoru dla ENAIRES, a także podniesienie kultury bezpieczeństwa i usprawnienie procedur audytu i przeglądu systemów zarządzania bezpieczeństwem dla FERRONATS.
- (14) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 12 i 13 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 Hiszpanii 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

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Hiszpanii 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 Hiszpanii 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.
- (16) 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.

- (17) Projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez władze Hiszpanii 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 Hiszpanii</b> , wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	<b>3,08 %</b>	<b>3,08 %</b>	<b>3,08 %</b>	<b>3,08 %</b>
Wartości odniesienia dla Hiszpanii	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

- (18) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska przedłożone przez władze Hiszpanii są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (19) 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 Hiszpanii przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, w tym kilka usprawnień sieci tras, zmiany w odniesieniu do sektorów w ramach ośrodka kontroli obszaru Wyspy Kanaryjskie, reorganizację rejonów kontrolowanych lotnisk w Madrycie i Palmie, a także środki służące zacieśnieniu współpracy transgranicznej.
- (20) Ponadto Komisja zauważa, że Hiszpania wdrożyła już przestrzeń powietrzną ze swobodą planowania tras (FRA) w obrębie rejonu informacji powietrznej Madryt w sektorach Santiago i Asturia (projekt FRASAL) i zainicjowała szereg projektów wdrożeniowych FRA (np. HISPAFRA).
- (21) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 18–20 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Hiszpanii 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**

- (22) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Hiszpanii 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 Hiszpanii 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.
- (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, 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.
- (24) Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Hiszpanii 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 Hiszpanii w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot</b>	<b>0,12</b>	<b>0,20</b>	<b>0,19</b>	<b>0,19</b>
Wartości odniesienia dla Hiszpanii	0,12	0,20	0,19	0,19

- (25) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Hiszpanii są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (26) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Hiszpania przedstawiła szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Przedmiotowe środki obejmują kompleksową modernizację systemu zarządzania ruchem lotniczym, zwiększenie przepustowości sektorowej, optymalizację przylotów, rekrutację kontrolerów ruchu lotniczego w celu zastąpienia pracowników odchodzących na emeryturę, a także poprawę wydajności systemu opracowywania harmonogramów pracy kontrolerów ruchu lotniczego.
- (27) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 25 i 26 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Hiszpanii należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

#### **Korygowanie projektów 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 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 Hiszpanii projekty docelowych parametrów nie budziły wątpliwości.

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

- (29) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Hiszpanii w odniesieniu do ustalonych kosztów jednostkowych („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.
- (30) 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.
- (31) Projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez władze Hiszpanii dla stref pobierania opłat Hiszpania kontynentalna i hiszpańskie Wyspy Kanaryjskie w trzecim okresie odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Hiszpanii	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla Hiszpanii kontynentalnej</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>69,88 EUR</b>	<b>52,06 EUR</b>	<b>107,71 EUR</b>	<b>53,64 EUR</b>	<b>51,69 EUR</b>	<b>48,19 EUR</b>

<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla hiszpańskich Wysp Kanaryjskich</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>70,11 EUR</b>	<b>52,39 EUR</b>	<b>104,97 EUR</b>	<b>66,92 EUR</b>	<b>58,97 EUR</b>	<b>53,93 EUR</b>
--	------------------	------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

- (32) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona na trzeci okres odniesienia przez władze Hiszpanii tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat Hiszpania kontynentalna (-1,9 %) i hiszpańskie Wyspy Kanaryjskie (+ 0,7 %) stanowi w obu przypadkach wynik lepszy w stosunku do ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie.
- (33) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez władze Hiszpanii długookresowa tendencja DUC na trasie w drugim i trzecim okresie odniesienia na szczeblu strefy pobierania opłat Hiszpania kontynentalna (-4,0 %) i hiszpańskie Wyspy Kanaryjskie (-2,9 %) stanowi w obu przypadkach wynik lepszy w stosunku do ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % w tym samym okresie.
- (34) 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 Hiszpanii średnia wartość bazowa DUC na szczeblu strefy pobierania opłat Hiszpania kontynentalna i hiszpańskie Wyspy Kanaryjskie wynosząca 52,11 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR2017”) jest o 17,2 % niższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 62,97 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Hiszpanii ustalony koszt jednostkowy na trasie utrzymuje się poniżej średniej dla grupy porównawczej w trakcie całego trzeciego okresu odniesienia, przy czym dla 2024 r. zaobserwowano różnicę na poziomie -16,8 %.
- (35) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 32–34 projekty parametrów docelowych zawarte w przedstawionym przez władze Hiszpanii 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**

- (36) 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 Hiszpanii projekty docelowych parametrów nie budziły wątpliwości.

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

- (37) 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 projektów 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 Hiszpanii wzbudziły wątpliwości.
- (38) 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 Hiszpanii, uwzględniono maksymalną kwotę strat finansowych wynoszącą 0,50 % ustalonych kosztów i maksymalną kwotę korzyści finansowych wynoszącą 0,00 % ustalonych kosztów.
- (39) 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 odpowiednio 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.

- (40) W związku z tym władze Hiszpanii, 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 terminala, aby ustalić maksymalną kwotę strat finansowych wynikającą z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które w opinii Komisji powinny skutkować maksymalną kwotą strat finansowych nie mniejszą niż 1 % ustalonych kosztów.

#### WNIOSKI

- (41) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach 10–40 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Hiszpanii są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (42) 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.
- (43) 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,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

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

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 Hiszpanii 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

Hiszpania	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Odnośne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	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 Hiszpanii, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Wartości odniesienia dla Hiszpanii	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

## 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 Hiszpanii w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,12	0,20	0,19	0,19
Wartości odniesienia dla Hiszpanii	0,12	0,20	0,19	0,19



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

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Hiszpanii</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 dla Hiszpanii kontynentalnej</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>69,88 EUR</b>	<b>52,06 EUR</b>	<b>107,71 EUR</b>	<b>53,64 EUR</b>	<b>51,69 EUR</b>	<b>48,19 EUR</b>
<b>Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla hiszpańskich Wysp Kanaryjskich</b> wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	<b>70,11 EUR</b>	<b>52,39 EUR</b>	<b>104,97 EUR</b>	<b>66,92 EUR</b>	<b>58,97 EUR</b>	<b>53,93 EUR</b>