

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/764**z dnia 13 kwietnia 2022 r.****dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Chorwacji 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) 2284)***(Jedynie tekst w języku chorwackim 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) 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 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽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) 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. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 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.
- (5) Komisja odnotowuje, że w bazowej prognozie ruchu z października 2021 r. opracowanej przez służby statystyczno–prognostyczne organizacji Eurocontrol (STATFOR) przewiduje się, że ruch lotniczy na szczeblu 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.
- (6) Wszystkie państwa członkowskie opracowały i przyjęły projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, które do dnia 1 października 2021 r. zostały przedłożone Komisji do oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 17 listopada 2021 r. Przedstawiona w niniejszej decyzji ocena Komisji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Chorwacji.
- (7) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (8) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność przedłożonych przez władze Chorwacji 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 projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (9) Ponieważ Chorwacja nie posiada żadnego portu lotniczego objętego zakresem rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 odnośnie do trzeciego okresu odniesienia, w jej projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia 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 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 Chorwacji 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.
- (11) Poniżej przedstawiono projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, które władze Chorwacji przedłożyły w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia:

⁽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).

Chorwacja	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдносна instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	B	B	B	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 Chorwacji w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej (Croatia Control) Komisja stwierdziła, że planuje się osiągnięcie poziomu ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania w 2024 r. w odniesieniu do celów „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa” oraz „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 zwraca uwagę, że w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Chorwacji przedstawiono środki dotyczące Croatia Control mające na celu osiągnięcie lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, np. wdrożenie wydajnego systemu zarządzania bezpieczeństwem umożliwiającego identyfikację ryzyka w zakresie bezpieczeństwa i jego ograniczanie na wczesnym etapie, zastosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o narzędzie analizy ryzyka (ang. *risk analysis tool*, RAT), sprawozdawczość w zakresie zasady „just culture” oraz inne specjalne narzędzia dotyczące bezpieczeństwa. Komisja uznaje jednak, że szczególne środki należy opisać w celu wykazania, w jaki sposób Croatia Control osiągnie docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa w obszarze „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”.
- (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 Chorwacji 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 Chorwacji 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 Chorwacji 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 Chorwacji 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
Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Chorwacji, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Wartości odniesienia dla Chorwacji	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

- (18) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska przedłożone przez władze Chorwacji 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 Chorwacji przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które to środki obejmują wzmoczoną współpracę transgraniczną z Bośnią i Hercegowiną w ramach Przestrzeni Powietrznej ze Swobodą Planowania Tras Południowo-Wschodniej Inicjatywy na rzecz Wspólnej Przestrzeni Powietrznej (ang. *South East Common Sky Initiative Free Route Airspace, SECSI FRA*), wprowadzenie nawigacji opartej na charakterystykach, a także środki służące dalszemu zwiększeniu elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Komisja zauważa ponadto, że począwszy od 2018 r. Chorwacja wdrożyła już przestrzeń powietrzną ze swobodą planowania tras w ramach regionu informacji powietrznej Zagrzeb od poziomu lotu 205.
- (20) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 18 i 19 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Chorwacji 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

- (21) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Chorwacji 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 Chorwacji 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.
- (22) 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.
- (23) Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Chorwacji 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
Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w Chorwacji w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,09	0,16	0,17	0,17
Wartości odniesienia dla Chorwacji	0,09	0,16	0,17	0,17

- (24) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Chorwacji są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (25) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Chorwacja przedstawiła szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Powyższe środki obejmują szereg modernizacji systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM), nową sektoryzację przestrzeni powietrznej, a także znaczne zwiększenie planowanej liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego w latach kalendarzowych 2022–2024.
- (26) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 24 i 25 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Chorwacji należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

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

- (27) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Chorwacji 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.
- (28) 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.
- (29) Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przedłożone przez władze Chorwacji na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Chorwacji	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,6-1 EUR	40,3-1 EUR	69,46 EUR	53,3-5 EUR	46,2-9 EUR	40,87EUR-EUR

- (30) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez władze Chorwacji tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +0,3 % w trzecim okresie odniesienia jest lepsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie.

- (31) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez władze Chorwacji długookresowa tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -2,3 % jest lepsza niż długookresowa ogólnounijnna tendencja wynosząca -1,3 % w tym samym okresie.
- (32) 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 Chorwacji wartość bazowa DUC wynosząca 40,31 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR2017”) jest o 3,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 39,05 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa jednak, że w przypadku Chorwacji ustalony koszt jednostkowy na trasie będzie w 2024 r. o 1,8 % niższy niż średnia dla grupy porównawczej.
- (33) Jak wskazano w motywach 30 i 31, jasne jest, że Chorwacja osiąga wyniki lepsze zarówno od ogólnounijnej tendencji DUC w trzecim okresie odniesienia, jak i od ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC (w tym przypadku wyniki są znacznie lepsze od tendencji). DUC Chorwacji w 2024 r. jest ponadto niższy niż wartość bazowa z 2014 r. i jest stabilny w porównaniu z wartością bazową z 2019 r. Wskazuje to, że Chorwacja osiągnęła długookresowe zwiększenie efektywności kosztowej, co jest dodatkowo potwierdzone faktem, że DUC Chorwacji na rok 2024 jest niższy niż średnia dla grupy porównawczej. W świetle powyższych rozważań Chorwacja wykazuje zmiany efektywności kosztowej lepsze niż w przypadku, co stanowi wystarczającą podstawę do ustalenia zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia.
- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 30–33 projekty parametrów docelowych zawarte w przedstawionym przez władze Chorwacji projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

WNIOSKI

- (35) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach 10–34 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Chorwacji są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (36) Komisja zauważa, 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.
- (37) 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 Chorwacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, są zgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Chorwacji.

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 Chorwacji 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

Chorwacja	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдносна instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	B	B	B	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 Chorwacji, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Wartości odniesienia dla Chorwacji	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

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 Chorwacji w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,09	0,16	0,17	0,17
Wartości odniesienia dla Chorwacji	0,09	0,16	0,17	0,17

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTO-
WEJ**

Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Chorwacji	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,6- 1 EUR	40,3- 1 EUR	69,46 EUR	53,3- 5 EUR	46,2- 9 EUR	40,87EUR- EUR