

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 83/15/COL

z dnia 18 marca 2015 r.

dotycząca spójności niektórych parametrów docelowych zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przedłożonych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z ustalonymi na drugi okres odniesienia ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania [2016/1418]

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając akt wspomniany w pkt 66t załącznika XIII do Porozumienia EOG (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⁾) dostosowany do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia, a w szczególności art. 11 ust. 3 lit. c) tego aktu, oraz

mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie rozporządzenia ramowego Królestwo Norwegii („Norwegia”) przyjmuje plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (ang. *functional airspace block*, „FAB”) zawierające wiążące docelowe parametry krajowe lub wiążące docelowe parametry na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. W rozporządzeniu tym przewidziano również, że Urząd Nadzoru EFTA („Urząd”) dokonuje oceny spójności przedmiotowych docelowych parametrów na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w art. 11 ust. 6 lit. d) tego rozporządzenia, oraz że Urząd może podjąć decyzję o wydaniu zaleceń w przypadku stwierdzenia, że kryteria te nie zostały spełnione. Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w akcie wspomnianym w pkt 66xf załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 ⁽²⁾) („rozporządzenie w sprawie skuteczności działania”) dostosowanym do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia.
- (2) Decyzją wykonawczą Komisja 2014/132/UE ⁽³⁾ przyjęło ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej obowiązujące w drugim okresie odniesienia (lata 2015–2019), które zostały włączone do pkt 66xe załącznika XIII do Porozumienia EOG.
- (3) Norwegia przedłożyła Urzędowi plany skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej wraz z innymi państwami wchodzącymi w skład Północnoeuropejskiego Bloku Przestrzeni Powietrznej (North European Functional Airspace Block, „NEFAB”) w piśmie z dnia 17 lipca 2014 r. (dokument nr 716241). Plan następnie zmieniano w drodze sprostowań; ostatnie z nich nosi datę 14 listopada 2014 r. Dokonując oceny, Urząd opierał się na najbardziej aktualnych informacjach spośród przedłożonych.
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania, który pomaga Urzędowi ocenić wdrażanie systemu skuteczności działania na podstawie art. 3 rozporządzenia w sprawie skuteczności działania, przedłożył Urzędowi raport dotyczący oceny początkowej dnia 7 października 2014 r., a dnia 15 grudnia 2014 r. — zaktualizowaną wersję

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żegluga powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/132/UE z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz progii alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

tego raportu. Urząd otrzymał od organu weryfikującego skuteczność działania raporty dotyczące monitorowania planów skuteczności działania i parametrów docelowych oparte na informacjach przedłożonych przez krajowe organy nadzoru zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia w sprawie skuteczności działania.

- (5) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa oceniono spójność parametrów docelowych przedłożonych przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, w zakresie efektywności zarządzania bezpieczeństwem i zastosowania klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (Risk Analysis Tool, „RAT”) zgodnie z zasadami ustanowionymi w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia w sprawie skuteczności działania. Ocena ta wykazała, że parametry docelowe przedłożone przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (6) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego ochrony środowiska oceniono spójność parametrów docelowych przedłożonych przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, zgodnie z zasadami ustanowionymi w pkt 3 załącznika IV do rozporządzenia w sprawie skuteczności działania. W ocenie używa się odpowiednich wartości referencyjnych dotyczących FAB dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii obliczonych przez menedżera sieci i określonych w planie operacyjnym sieci (2014–2018/2019) w najnowszej wersji z czerwca 2014 r. („plan operacyjny sieci”), które, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania. Ocena ta wykazała, że parametry docelowe przedłożone przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (7) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości oceniono spójność parametrów docelowych przedłożonych przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, w zakresie opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (Air Traffic Flow Management, „ATFM”) na trasie zgodnie z zasadami ustanowionymi w pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia w sprawie skuteczności działania w oparciu o odpowiednie wartości referencyjne dla przepustowości dotyczące FAB obliczone przez menedżera sieci i określone w planie operacyjnym sieci, które, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnego docelowego parametru skuteczności działania. Ocena ta wykazała, że docelowe parametry przedłożone przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (8) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej oceniono docelowe parametry przedłożone przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, wyrażone w ustalonych kosztach jednostkowych na trasie zgodnie z zasadami ustanowionymi w pkt 5 w związku z pkt 1 załącznika IV do rozporządzenia w sprawie skuteczności działania, uwzględniając trend ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia oraz łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia (2012–2019), liczbę jednostek usługowych (prognozę ruchu) oraz poziom ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w porównaniu z państwami o zbliżonym otoczeniu operacyjnym i ekonomicznym. Ocena ta wykazała, że parametry docelowe przedłożone przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (9) W związku z tym Urząd uznał, że docelowe parametry zawarte w planach skuteczności działania opracowanych przez Norwegię, w stosunku do państw NEFAB, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi wszystkich czterech kluczowych obszarów skuteczności działania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku docelowe parametry zawarte w planach skuteczności działania przedłożonych przez Norwegię na podstawie rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w stosunku do państw NEFAB, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja jest skierowana do Norwegii.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 marca 2015 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Oda Helen SLETNES

Przewodniczący

Helga JÓNSDÓTTIR

Członek Kolegium

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej zawarte w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przedłożonych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 uznane za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY BEZPIECZEŃSTWA

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem (Effectiveness of Safety Management, EOSM) oraz zastosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (Risk Analysis Tool, RAT)

Państwo EFTA	FAB	EOSM			RAT na ziemi na poziomie PAŃSTWA (w %)						RAT ogółem na poziomie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (w %)					
		Na poziomie państwa	Na poziomie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej		2017			2019			2017			2019		
			SC	Inne MO	SMI	RI	ATMS	SMI	RI	ATMS	SMI	RI	ATMS	SMI	RI	ATMS
Norwegia	NEFAB	C	C	D	90	90	80	100	100	100	95	95	85	100	100	100
[Finlandia]																
[Łotwa]																
[Estonia]																

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY OCHRONY ŚRODOWISKA

Horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Państwo EFTA	FAB	Docelowy parametr w zakresie ochrony środowiska na poziomie FAB
		2019
Norwegia	NEFAB	1,22 %
[Finlandia]		
[Łotwa]		
[Estonia]		

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

Opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (Air Traffic Flow Management, ATFM) na trasie w min/lot

Państwo EFTA	FAB	Docelowy parametr w zakresie przepustowości na trasie na poziomie FAB				
		2015	2016	2017	2018	2019
Norwegia	NEFAB	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13
[Finlandia]						
[Łotwa]						
[Estonia]						

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Objaśnienia:

Oznaczenie	Pozycja	Jednostki
(A)	Ustalone koszty na trasie ogółem	(w ujęciu nominalnym i w walucie krajowej)
(B)	Stopa inflacji	(w %)
(C)	Wskaźnik inflacji	(100 = 2009)
(D)	Ustalone koszty na trasie ogółem	(ceny z 2009 r. w ujęciu realnym i w walucie krajowej)
(E)	Trasowe jednostki usługowe ogółem	(w jednostkach usługowych ogółem)
(F)	Ustalony koszt jednostkowy na trasie	(ceny z 2009 r. w ujęciu realnym i w walucie krajowej)

NEFAB

Strefa pobierania opłat: Norwegia – waluta: NOK

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 006 927 248	1 032 667 449	1 051 204 724	1 064 624 439	1 073 048 403
(B)	1,6 %	1,7 %	2,1 %	2,5 %	2,5 %
(C)	109,5	111,4	113,7	116,6	119,5
(D)	919 164 836	926 904 186	924 136 061	913 105 964	897 883 922
(E)	2 287 878	2 367 954	2 438 992	2 499 967	2 549 966
(F)	401,75	391,44	378,90	365,25	352,12