

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/258

z dnia 13 lutego 2017 r.

dotycząca zmienionych parametrów docelowych skuteczności działania i właściwych środków zawartych w planie krajowym lub planie dotyczącym funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, które nie są stosowne w odniesieniu do ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania ustalonych na drugi okres odniesienia oraz wyznaczająca obowiązki w zakresie środków naprawczych

(notyfikowana jako dokument C(2017) 728)

(Jedynie teksty w języku francuskim, niemieckim i włoskim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego („Umowa”) ⁽¹⁾,

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) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c);

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ⁽³⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 3;

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnionym w Umowie, państwa członkowskie i Szwajcaria przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (ang. *functional airspace block*, FAB), zawierające wiążące krajowe parametry docelowe lub wiążące parametry docelowe na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zapewniające spójność z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania. W rozporządzeniu tym przewidziano również, że Komisja dokonuje oceny zgodności tych parametrów docelowych na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w art. 11 ust. 6 lit. d). Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 390/2013.
- (2) Decyzją wykonawczą 2014/132/UE ⁽⁴⁾ Komisja przyjęła ogólnounijne parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej w drugim okresie odniesienia (2015–2019).
- (3) W dniu 30 czerwca 2015 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2015/1056 ⁽⁵⁾ dotyczącą niezgodności niektórych parametrów docelowych skuteczności działania przedłożonych przez Szwajcarię z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi oraz wyznaczającą zalecenia w sprawie zmiany tych parametrów docelowych w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej.
- (4) Szwajcaria przedłożyła w dniu 2 lipca 2015 r. zmieniony plan krajowy lub plan dotyczący funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zawierający zmienione parametry docelowe skuteczności działania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/132/UE z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz progi alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/1056 z dnia 30 czerwca 2015 r. dotycząca niezgodności niektórych celów zawartych w planie krajowym lub planie dotyczącym funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii oraz wyznaczającą zalecenia w sprawie korekty tych celów (Dz.U. L 171 z 2.7.2015, s. 18).

- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego zadaniem zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 jest wspieranie Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w dniu 15 października 2015 r. przedłożył Komisji sprawozdanie z oceny.
- (6) Ocena zmienionych parametrów docelowych skuteczności działania pod kątem ich zgodności z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania została przeprowadzona z wykorzystaniem tych samych kryteriów oceny i metod, które zostały wykorzystane w ocenie pierwotnie przedłożonych parametrów docelowych skuteczności działania oraz z uwzględnieniem właściwych środków podjętych przez Szwajcarię w celu zapewnienia zgodności parametrów docelowych skuteczności działania z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania.
- (7) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości zgodność przedstawionych przez Szwajcarię zmienionych parametrów docelowych, określonych w planie skuteczności działania dla FABEC, w odniesieniu do opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, to jest w oparciu o wartości odniesienia w zakresie przepustowości, obliczone dla danego FAB przez menedżera sieci i ujęte w planie operacyjnym sieci (2014–2018/2019), w jego najnowszej wersji („plan operacyjny sieci”), które to wartości, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Z oceny tej wynika, że te parametry docelowe nie są zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia, a zatem nie są zgodne z odpowiednim ogólnounijnym parametrem docelowym skuteczności działania. Ponadto właściwe środki podjęte przez Szwajcarię są niewystarczające, ponieważ brakuje konkretnych terminów i konkretnych ważnych etapów, a zatem są one nieodpowiednie, jeśli chodzi o zmianę docelowych parametrów, które mają być osiągnięte.
- (8) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej przedstawione przez Szwajcarię parametry docelowe w postaci ustalonych kosztów jednostkowych na trasie, określone w planie skuteczności działania dla FABEC, oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 5 w związku z pkt 1 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, uwzględniając trend ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia oraz łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia (2012–2019), liczbę jednostek usługowych (prognoza ruchu) i poziom ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w porównaniu do państw członkowskich o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym. Ocena ta wykazała, że te parametry docelowe nadal nie są spójne ze stosownym ogólnounijnym parametrem docelowym skuteczności działania ze względu na przedstawione poniżej powody. Ponadto właściwe środki podjęte przez Szwajcarię są niewystarczające, ponieważ brakuje konkretnych terminów i konkretnych ważnych etapów, a zatem są one nieodpowiednie, jeśli chodzi o zmianę docelowych parametrów, które mają być osiągnięte.
- (9) W przypadku Szwajcarii zmienione parametry docelowe oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 1,4 % rocznie. Cel ten jest znacznie niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 0,8 % w porównaniu z – 1,7 %). Cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2019 r., które są znacznie wyższe (+ 28,1 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Szwajcarii oraz o około 38 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r. Ponadto planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2015 r. są o 4,1 % wyższe od rzeczywistych kosztów w 2014 r. Poza tym podczas zmiany parametrów docelowych Szwajcaria nie skorygowała w dół swoich ustalonych kosztów na trasie, a jedynie skorygowała w górę prognozowany ruch wyrażony w jednostkach usługowych.
- (10) W związku z tym Komisja powinna wydać decyzję dotyczącą konieczności zastosowania środków naprawczych, które powinny zostać podjęte przez przedmiotowe państwa członkowskie w celu zapewnienia, by ich krajowe organy nadzoru zaproponowały skorygowane docelowe parametry skuteczności działania, tak by wyeliminować pozostałe niezgodności, o których mowa w niniejszej decyzji. W odniesieniu do obszaru efektywności kosztowej należy sprecyzować propozycję dotyczącą takich środków naprawczych zgodnie z art. 15 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, w świetle stwierdzonych przyczyn niedociągnięć oraz odpowiednich ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnionym w Umowie, i rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013 Szwajcaria powinna, oprócz przyjęcia środków naprawczych, poinformować Komisję o elementach wykazujących osiągnięcie przez nią zgodności z niniejszą decyzją. Informacje o środkach naprawczych i elementach wykazujących zgodność należy przekazać Komisji w ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.
- (11) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości należy zagwarantować, że środki naprawcze doprowadzą do zmiany parametrów docelowych skuteczności działania zgodnych z wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie przepustowości określonymi w planie operacyjnym sieci.
- (12) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej należy zagwarantować, że środki naprawcze doprowadzą do zmiany parametrów docelowych skuteczności działania.

- (13) Komisja skonsultowała się ze Szwajcarią w sprawie niniejszej decyzji, zgodnie z art. 19 ust. 2 Umowy.
- (14) Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej nie wydał opinii. Uznano, że niezbędny jest akt wykonawczy, i przewodniczący przedłożył komitetowi odwoławczemu projekt aktu wykonawczego do dalszego rozpatrzenia. Komitet odwoławczy nie wydał opinii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku I parametry docelowe skuteczności działania w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej oraz właściwe środki określone w zmienionym planie skuteczności działania dla FABEC przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnione w umowie, nie są odpowiednie w odniesieniu do ustalonych na drugi okres odniesienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania określonych w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

Artykuł 2

Szwajcaria powinna podjąć środki naprawcze w odniesieniu do FABEC, dotyczące parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, uwzględniając sugestię przedstawioną w załączniku II.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lutego 2017 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w zmienionych planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przedłożonych przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, które są nieodpowiednie w odniesieniu do ustalonych na drugi okres odniesienia ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

Opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) na trasie w min/lot

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	FAB	PARAMETR DOCELOWY W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI NA TRASIE, NA POZIOMIE FAB				
		2015	2016	2017	2018	2019
[Belgia/Luksemburg]	FAB WE	0,48	0,49	0,48	0,47	Zgodne (0,43)
[Francja]						
[Niemcy]						
[Niderlandy]						
Szwajcaria						

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Legenda

Lit.	Pozycja	Jednostki
A)	Ustalone koszty na trasie ogółem	(w ujęciu nominalnym i w walucie krajowej)
B)	Stopa inflacji	(%)
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)

FAB WE

Strefa pobierania opłat: Szwajcaria – waluta: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
A)	158 188 309	156 222 383	157 901 505	157 939 446	159 353 943
B)	- 1,00 %	0,00 %	0,50 %	1,00 %	1,00 %
C)	99,1	99,1	99,6	100,6	101,6
D)	159 633 416	157 649 529	158 551 235	157 019 140	156 856 827
E)	1 452 683	1 470 066	1 490 591	1 512 889	1 537 031
F)	109,89	107,24	106,37	103,79	102,05

ZAŁĄCZNIK II

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ŚRODKÓW NAPRAWCZYCH

Następujące wskazówki dotyczące działań naprawczych w obszarze efektywności kosztowej można wprowadzić w życie w krótkiej perspektywie, z uwzględnieniem współzależności z pozostałymi kluczowymi obszarami skuteczności działania oraz możliwości inwestycyjnych.

Wskazówki dotyczące środków naprawczych

Ruch: W lipcu 2015 r. Szwajcaria dokonała już korekty w górę ruchu planowanego w drugim okresie odniesienia w stosunku do informacji dostarczonych w pierwotnym planie skuteczności działania (średnio o + 3,5 %), co umieszcza prognozę ruchu między scenariuszem dolnym a scenariuszem odniesienia STATFOR z lutego 2015 r. Jednak w oparciu o rzeczywisty ruch w 2015 r. oraz najnowszą prognozę sporządzoną przez STATFOR (z lutego 2016 r.) proponuje się, by planowany ruch został jeszcze skorygowany w górę w celu odzwierciedlenia najnowszych dostępnych informacji.

Dostosowanie planowanego ruchu na 2018 i 2019 r. spowodowałoby na przykład obniżenie ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia o 2,3 % rocznie, co bardziej odpowiada tendencji ogólnounijnej (- 3,3 % rocznie) oraz obniżenie ustalonych kosztów jednostkowych na trasie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia o 1,4 %, co bardziej odpowiada tendencji ogólnounijnej (- 1,7 % rocznie).
