

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/259**z dnia 13 lutego 2017 r.**

dotycząca niektórych zmienionych parametrów docelowych skuteczności działania oraz odpowiednich środków zawartych w planach krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, które nie są właściwe w stosunku do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na drugi okres odniesienia, i określająca obowiązki dotyczące środków naprawczych

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 729)

(Jedynie teksty w języku angielskim, francuskim, greckim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim i włoskim są autentyczne)

(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),

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 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („FAB”), zawierające, odpowiednio, wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu FAB, zgodne z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii. W rozporządzeniu tym przewidziano również, że Komisja dokonuje oceny zgodności tych celów 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 ⁽³⁾ Komisja przyjęła docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, obowiązujące na obszarze całej Unii w drugim okresie odniesienia (2015–2019).
- (3) W dniu 2 marca 2015 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2015/347 ⁽⁴⁾ dotyczącą niezgodności niektórych celów zawartych w pierwotnych planach skuteczności działania z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii oraz wyznaczającą zalecenia w sprawie korekty tych celów. Decyzja ta skierowana została do Belgii, Bułgarii, Republiki Czeskiej, Niemiec, Grecji, Hiszpanii, Francji, Chorwacji, Włoch, Cypru, Luksemburga, Węgier, Malty, Austrii, Portugalii, Rumunii, Słowenii i Słowacji i nakładała zobowiązanie do zmiany celów w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości lub efektywności kosztowej.
- (4) Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Niemcy, Grecja, Hiszpania, Francja, Chorwacja, Włochy, Cypr, Luksemburg, Węgry, Malta, Niderlandy, Austria, Portugalia, Rumunia, Słowenia i Słowacja przedłożyły do dnia 2 lipca 2015 r. zmienione plany krajowe lub zmienione plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zawierające zmienione parametry docelowe skuteczności działania. Hiszpania i Portugalia przedłożyły w dniu 4 lutego 2016 r. poprawkę do planu dotyczącego funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej z po raz kolejny zmienionymi parametrami docelowymi skuteczności działania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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 progi alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/347 z dnia 2 marca 2015 r. dotycząca niezgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych 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 60 z 4.3.2015, s. 48).

- (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 docelowych parametrów skuteczności działania pod kątem ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania została przeprowadzona z wykorzystaniem tych samych kryteriów i metod oceny, które zostały wykorzystane w ocenie pierwotnie przedstawionych parametrów docelowych skuteczności działania oraz z uwzględnieniem ewentualnych odpowiednich środków podjętych przez dane państwa członkowskie w celu zapewnienia zgodności parametrów docelowych skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (7) Jeśli chodzi o kluczowy obszar działania dotyczący przepustowości, zgodność zmienionych parametrów docelowych przedstawionych przez państwa członkowskie w odniesieniu do opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie oceniono zgodnie z zasadą zawartą 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. W wyniku tej oceny stwierdzono, że parametry docelowe przedstawione przez Belgię, Luksemburg, Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC oraz przez Cypr, Grecję, Włochy i Maltę w odniesieniu do Blue Med FAB nie zostały zmienione i nie są zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia, a zatem nie są zgodne z odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania. Ponadto odpowiednie środki podjęte przez państwa członkowskie wymienione w tym motywie są niewystarczające, ponieważ nie zawierają konkretnych terminów wraz z określonymi kluczowymi etapami, a zatem nie są właściwe w stosunku do zmiany docelowych parametrów, jaka ma być osiągnięta.
- (8) Jeśli chodzi o kluczowy obszar działania dotyczący efektywności kosztowej, parametry docelowe przedstawione przez państwa członkowskie w postaci ustalonych kosztów jednostkowych na trasie 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 z państwami członkowskimi o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym. Ocena ta wykazała, że zmienione parametry docelowe przedstawione przez Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC są nadal niezgodne z odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania ze względu na niższe powody. Ponadto odpowiednie środki podjęte przez państwa członkowskie wymienione w tym motywie są niewystarczające, ponieważ nie zawierają konkretnych terminów wraz z określonymi kluczowymi etapami, a zatem nie są właściwe w stosunku do zmiany docelowych parametrów, jaka ma być osiągnięta.
- (9) W przypadku Francji zmienione parametry docelowe oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 1,1 % 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 (– 0,4 % w porównaniu z – 1,7 %). Zmieniony parametr docelowy na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są równe średnim ustalonym kosztom jednostkowym na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Francji, ale o około 22 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r. Ponadto planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2015 r. są o 7,9 % wyższe od rzeczywistych kosztów w 2014 r. Poza tym, zmieniając swoje parametry docelowe, Francja nie skorygowała w dół swoich ustalonych kosztów na trasie, a jedynie skorygowała w górę prognozowany ruch wyrażony w jednostkach usługowych.
- (10) W przypadku Niemiec zmienione parametry docelowe oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 3,5 % rocznie. Cel ten jest nieznacznie wyższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Jednakże licząc łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia, ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 0,8 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto parametr docelowy na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2019 r., które są znacznie wyższe (+ 12,6 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Niemiec oraz o około 34 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r. Ponadto planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2015 r. są o 3,9 % wyższe od rzeczywistych kosztów w 2014 r.
- (11) W przypadku Niderlandów zmienione parametry docelowe oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio tylko o 0,4 % 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 (– 0,2 % w porównaniu z – 1,7 %). Zmieniony parametr docelowy na 2019 r. wyznaczono w oparciu

o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są nieznacznie wyższe (+ 1,3 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Niderlandów oraz o około 19 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r. Ponadto planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2015 r. są o 3,4 % wyższe od rzeczywistych kosztów w 2014 r. Poza tym, zmieniając swoje parametry docelowe, Niderlandy nie skorygowały w dół swoich ustalonych kosztów na trasie ani też nie skorygowały prognozowanego ruchu wyrażonego w jednostkach usługowych.

- (12) W związku z tym właściwe jest, by Komisja wydała decyzję dotyczącą konieczności przyjęcia przez dane państwa członkowskie środków naprawczych w celu zapewnienia, by ich krajowe organy nadzoru zaproponowały zmienione parametry docelowe skuteczności działania, tak by wyeliminować pozostałe niezgodności, o których mowa w niniejszej decyzji. Propozycje tego rodzaju środków naprawczych powinny zostać określone zgodnie z art. 15 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, w świetle przyczyn stwierdzonych niedociągnięć oraz odpowiednich ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013 dane państwa członkowskie powinny, oprócz przyjęcia środków naprawczych, przedstawić Komisji elementy wykazujące ich zgodność z niniejszą decyzją. Oba te rodzaje informacji należy przekazać Komisji w ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.
- (13) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru działania dotyczącego przepustowości należy dopilnować, aby środki naprawcze doprowadziły do uzyskania zmienionych parametrów docelowych odpowiadających wartościom odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie przepustowości określonym w planie operacyjnym sieci. W szczególności dotyczy to następujących ośrodków kontroli obszaru (ACC): Maastricht UAC (Niemcy, Belgia, Luksemburg, Niderlandy), Bordeaux, Brest, Marsylia i Reims (Francja) w odniesieniu do FABEC; Nikozja (Cypr), Ateny i Makedonia (Grecja) w odniesieniu do Blue Med FAB.
- (14) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru działania dotyczącego efektywności kosztowej należy dopilnować, aby środki naprawcze doprowadziły do uzyskania zmienionych parametrów docelowych skuteczności działania.
- (15) 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

Parametry docelowe skuteczności działania w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, wymienione w załączniku I, oraz odpowiednie środki, zawarte w zmienionych planach skuteczności działania przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, nie są właściwe w stosunku do ogólnounijnych parametrów skuteczności działania na drugi okres odniesienia ustanowionych w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

Artykuł 2

Belgia, Luksemburg, Francja, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC oraz Cypr, Włochy, Grecja i Malta w odniesieniu do Blue Med FAB muszą podjąć środki naprawcze w zakresie ich parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości, uwzględniając propozycje zawarte w części A załącznika II.

Artykuł 3

Francja, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC muszą podjąć środki naprawcze w zakresie ich parametrów docelowych skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, uwzględniając propozycje zawarte w części B załącznika II.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Republiki Francuskiej, Republiki Włoskiej, Republiki Cypryjskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Republiki Malty i Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lutego 2017 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

Parametry docelowe skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w zmienionych planach krajowych lub zmienionych planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, które nie są właściwe w stosunku do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na drugi okres odniesienia

Kluczowy obszar 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	FABEC	0,48	0,49	0,48	0,47	zgodne (0,43)
Francja						
Niemcy						
Niderlandy						
[Szwajcaria]						
Cypr	Blue Med FAB	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38
Grecja						
Włochy						
Malta						

Kluczowy obszar działania dotyczący efektywności kosztowej

Objaśnienia

Oznaczenie	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)

FABEC

Strefa pobierania opłat: Francja – waluta: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Strefa pobierania opłat: Francja – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
F)	63,91	61,96	62,41	61,46	60,03

Strefa pobierania opłat: Niemcy – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
F)	75,97	71,28	69,53	67,76	65,92

Strefa pobierania opłat: Niderlandy – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
F)	59,57	58,18	57,97	58,60	58,45

ZAŁĄCZNIK II

Propozycje środków naprawczych**A. Kluczowy obszar działania dotyczący przepustowości**

Poniżej przedstawiono propozycje środków naprawczych w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości na poziomie ośrodka kontroli obszaru (ACC) w celu wyeliminowania przyczyn leżących u podstaw braku przepustowości.

Blue Med FAB

Cypr (ACC Nikozja)

Przyczyny braku przepustowości: nieelastyczne wykorzystanie personelu, niska przepustowość sektora, brak elastyczności w konfiguracji sektorowej, brak elastyczności systemu otwarcia, brak pełnego wdrożenia środków zwiększenia przepustowości przewidzianych w planie przepustowości.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) przyspieszenie procesu organizowania działalności instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ANSP);
- 2) opracowanie nowego planu skuteczności działania w celu zapewnienia wymaganej przepustowości z uwzględnieniem:
 - a) wdrożenia propozycji resektoryzacji;
 - b) ponownych ocen przepustowości sektora;
- 3) wdrożenie:
 - a) elastycznego harmonogramu pracy umożliwiającego lepsze dostosowanie popytu na przewozy do godzin otwarcia sektora;
 - b) elastycznych konfiguracji otwarcia, w zależności od przepływów ruchu;
- 4) poprawa technik zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością (ATFCM).

W swoim planie skuteczności działania Cypr zaznaczył, że poprawa ogólnej skuteczności działania nie nastąpi, dopóki nie zostaną wprowadzone zmiany instytucjonalne niezbędne do ustanowienia nowej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ANSP), w związku z czym proponuje się proponuje się, aby Cypr dokonał tych zmian tak szybko, jak jest to możliwe.

Grecja (ACC Ateny i Makedonia)

Przyczyny braku przepustowości: brak inwestycji w zakresie kontroli ruchu lotniczego (ATC), brak rekrutacji kontrolerów ruchu lotniczego.

Propozycja środków naprawczych:

- 1) wdrożenie środków służących poprawie skuteczności działania poprzez rozważenie oddzielenia jednostki ANSP od administracji rządowej;
- 2) reorganizacja ANSP w celu umożliwienia terminowego opracowania i realizacji planów operacyjnych i rekrutacji personelu;
- 3) stworzenie kompleksowego planu restrukturyzacji w celu wdrożenia nowych technik umożliwiających poprawę elastyczności, sezonowe zmiany konfiguracji i elastyczny harmonogram pracy.

FABEC

Niemcy, Belgia, Luksemburg, Niderlandy (ACC Maastricht UAC)

Przyczyny braku przepustowości: Brak przepustowości na poziomie grupy sektorowej w następstwie nieoczekiwanych zmian w strukturze ruchu w 2015 r.; dodatkowa przepustowość wynikająca z realizacji projektów dotyczących przestrzeni powietrznej FABEC prawdopodobnie nie zostanie uzyskana w okresie planowania.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) wzmocnienie wzajemnych szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego, co umożliwi lepsze dostosowanie popytu na przewozy do godzin otwarcia sektora na poziomie grupy sektorowej;
- 2) opracowanie i wdrożenie propozycji resektoryzacji;
- 3) realizacja planowanych usprawnień systemu ATM.

Francja (ACC Bordeaux)

Przyczyny braku przepustowości: wdrażanie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – ERATO oraz szkolenia w tym zakresie.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) ulepszenie technik ATFCM;
- 2) elastyczny plan przejścia na nowy system ATM, w koordynacji z menedżerem sieci, aby uwzględnić odpowiednie środki łagodzące służące ograniczeniu zakłóceń.

Francja (ACC Brest)

Przyczyny braku przepustowości: wdrażanie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – ERATO oraz szkolenia w tym zakresie; sektoryzacja oraz systemy otwarcia sektora mogłyby być lepiej dopasowane do popytu na przewozy.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) wdrożenie propozycji resektoryzacji;
- 2) elastyczny harmonogram pracy umożliwiający lepsze dostosowanie popytu na przewozy do godzin otwarcia sektora;
- 3) elastyczne konfiguracje otwarcia, w zależności od przepływów ruchu;
- 4) ulepszenie technik ATFCM.

Francja (ACC Marsylia)

Przyczyny braku przepustowości: brak przepustowości w weekendy z uwagi na niedopasowanie systemów otwarcia sektora, wdrażanie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – 4flight (2017–2019) oraz szkolenia w tym zakresie.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) elastyczny harmonogram pracy umożliwiający lepsze dostosowanie popytu na przewozy i godzin otwarcia sektora, zwłaszcza w weekendy;
- 2) elastyczne konfiguracje otwarcia, w zależności od przepływów ruchu;
- 3) ulepszenie technik ATFCM;
- 4) działania w zakresie projektowania tras i sektoryzacji, z położeniem nacisku na interfejs z ACC Barcelona;
- 5) elastyczny plan przejścia na nowy system ATM, w koordynacji z menedżerem sieci, aby uwzględnić odpowiednie środki łagodzące.

Francja (ACC Reims)

Przyczyny braku przepustowości: wdrażanie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – 4flight (2017–2019) oraz szkolenia w tym zakresie, rozdział ruchu lotniczego w taki sposób, że popyt na przewozy jest wyższy na najkrótszych trasach, brak przewidywalności popytu na przewozy w niektórych sektorach.

Propozycje środków naprawczych:

- 1) działania w zakresie projektowania tras i sektoryzacji;
- 2) elastyczny harmonogram pracy umożliwiający lepsze dostosowanie popytu na przewozy do godzin otwarcia sektora;

- 3) elastyczne konfiguracje otwarcia, w zależności od przepływów ruchu;
- 4) ulepszenie technik ATFCM;
- 5) elastyczny plan przejścia na nowy system ATM, w koordynacji z menedżerem sieci, aby uwzględnić odpowiednie środki łagodzące.

Niezbędna jest modernizacja systemu ATM we Francji w celu uzyskania długoterminowych ulepszeń i proponuje się zatem, by Francja poprawiła skuteczność działania poprzez lepsze zaplanowanie stopniowego wprowadzania nowego systemu.

B. Kluczowy obszar działania dotyczący efektywności kosztowej

Poniżej przedstawiono propozycje środków naprawczych w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, które można wdrożyć w krótkim okresie, z uwzględnieniem współzależności z pozostałymi kluczowymi obszarami działania, a także podstawowych zdolności inwestycyjnych na poziomie systemu. Propozycje kładą nacisk na trzy obszary wymagające usprawnień, a mianowicie: prognozowanie ruchu, stopa zwrotu z kapitału i stopa oprocentowania zadłużenia.

Francja

Propozycje środków naprawczych:

- 1) Ruch lotniczy: w lipcu 2015 r. Francja skorygowała już w górę planowany ruch w drugim okresie odniesienia (średnio o 2,9 %) w stosunku do informacji dostarczonych we wstępnym planie skuteczności działania, zbliżając prognozę planowanego ruchu do scenariusza pesymistycznego przedstawionego przez STATFOR (luty 2015). Proponuje się jednakże w oparciu o rzeczywisty ruch lotniczy w 2015 r. oraz najnowszą prognozę przedstawioną przez STATFOR (luty 2016), dokonanie kolejnej korekty w górę w celu odzwierciedlenia najnowszych dostępnych informacji.
- 2) Stopa oprocentowania zadłużenia: Francja założyła, że stopa oprocentowania zadłużenia dla jej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (DSNA) wyniesie 2,7 % w drugim okresie odniesienia. Warunki monetarne uległy jednakże znacznej zmianie. Stopy oprocentowania „wolnych od ryzyka” długoterminowych obligacji państwowych w przypadku Francji znajdują się obecnie na historycznie niskim poziomie, a zharmonizowana stopa długoterminowa, w oparciu o dane Europejskiego Banku Centralnego, wynosi poniżej 1 %. Co więcej, DSNA nie jest podmiotem o charakterze korporacyjnym i jej należności (oraz związana z nimi premia z tytułu ryzyka) mogą być ściślej powiązane z długoterminową stopą referencyjną państwa. Proponuje się zatem, aby Francja zastosowała niższą stopę oprocentowania do obliczenia kosztu kapitału DSNA.

Korekta planowanego ruchu na rok 2018 i rok 2019 oraz ustalenie pułapu stopy oprocentowania zadłużenia, na przykład na poziomie 1,5 % dla roku 2018 i roku 2019, przełożyłyby się na zmianę ustalonego kosztu jednostkowego na trasie w drugim okresie odniesienia o – 2,2 % rocznie, co oznaczałoby zbliżenie się do tendencji ogólnounijnej (– 3,3 % rocznie), a także na zmianę ustalonego kosztu jednostkowego na trasie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia o – 1,1 % rocznie, co oznaczałoby zbliżenie się do celu ogólnounijnego (– 1,7 % rocznie).

Niemcy

Propozycje środków naprawczych:

Ruch lotniczy: w lipcu 2015 r. Niemcy skorygowały już w górę planowany ruch w drugim okresie odniesienia (średnio o +2,7 %) w stosunku do informacji dostarczonych we wstępnym planie skuteczności działania, zbliżając prognozę planowanego ruchu do scenariusza pesymistycznego przedstawionego przez STATFOR (luty 2015). Proponuje się jednakże w oparciu o rzeczywisty ruch lotniczy w 2015 r. oraz najnowszą prognozę przedstawioną przez STATFOR (luty 2016), dokonanie kolejnej korekty w górę w celu odzwierciedlenia najnowszych dostępnych informacji.

Uznaje się, że Niemcy – oprócz wspomnianego środka krótkoterminowego – dokonują ponownych znaczących inwestycji w swoją instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w drugim okresie odniesienia. Istnieje jednakże ryzyko znacznego wzrostu kosztów pod koniec drugiego okresu odniesienia i proponuje się zatem, by Niemcy rozważyły zastosowanie środków długoterminowych w celu rozwiązania podstawowych kwestii dotyczących podstawy kosztów, które skutkowałyby na przykład uzyskaniem trendu w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych na trasie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia na poziomie -1,5 % rocznie, co byłoby bliższe celowi ogólnounijnemu (– 1,7 % rocznie).

Niderlandy

Propozycje środków naprawczych:

- 1) Ruch lotniczy: w lipcu 2015 r. Niderlandy nie dokonały korekty planowanego wzrostu ruchu w drugim okresie odniesienia w stosunku do informacji dostarczonych we wstępnym planie skuteczności działania, który opierał się na scenariuszu pesymistycznym przedstawionym przez STATFOR (luty 2015). Proponuje się, w oparciu o rzeczywisty ruch lotniczy w 2015 r. oraz najnowszą prognozę przedstawioną przez STATFOR (luty 2016), dokonanie korekty w górę w celu odzwierciedlenia najnowszych dostępnych informacji.

- 2) Stopa oprocentowania zadłużenia: Niderlandy założyły, że stopa oprocentowania zadłużenia dla jej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (LVNL) wyniesie 3,2 % w roku 2019. Warunki monetarne uległy jednakże znacznej zmianie. Stopy oprocentowania długoterminowych obligacji państwowych w przypadku Niderlandów znajdują się obecnie na historycznie niskim poziomie, a zharmonizowana stopa długoterminowa, w oparciu o dane Europejskiego Banku Centralnego, wynosi znacznie poniżej 1 %. Proponuje się zatem, aby Niderlandy zastosowały niższą stopę oprocentowania do obliczenia kosztu kapitału LVNL.

Korekta planowanego ruchu na rok 2018 i rok 2019 oraz ustalenie pułapu stopy oprocentowania zadłużenia, na przykład na poziomie 3,0 % dla roku 2019, przełożyłyby się na zmianę ustalonego kosztu jednostkowego na trasie w drugim okresie odniesienia o – 2,5 % rocznie, co oznaczałoby zbliżenie się do tendencji ogólnounijnej (– 3,3 % rocznie), a także na zmianę ustalonego kosztu jednostkowego na trasie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia o – 1,5 % rocznie, co oznaczałoby zbliżenie się do celu ogólnounijnego (– 1,7 % rocznie).
