

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 21 lutego 2011 r.

ustanawiająca ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania oraz stany alarmowe dla zapewniania służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/121/UE)

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. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej ⁽²⁾ zobowiązuje Komisję do przyjęcia ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania.
- (2) Komisja przeprowadziła w dniu 27 maja 2010 r. konsultacje dotyczące podejścia i procesów służących ustaleniu ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania, angażując wszystkie zainteresowane strony wymienione w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
- (3) Dnia 29 lipca 2010 r. Komisja powołała organ weryfikujący skuteczność działania, zgodnie z art. 3 rozporządzenia (UE) nr 691/2010, aby wspomagał ją we wdrażaniu systemu skuteczności działania.
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania przygotował we współpracy z EASA propozycje ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania, które w dniu 2 sierpnia 2010 r. przedstawiono do konsultacji zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010.

(5) Zaproponowane przez organ weryfikujący skuteczność działania ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania dotyczące ochrony środowiska, przepustowości i efektywności pod względem kosztów sprawdzono wspólnie z EASA pod kątem ich zgodności z nadrzędnymi celami w zakresie bezpieczeństwa.

(6) Dnia 27 września 2010 r. organ weryfikujący skuteczność działania przekazał Komisji zalecenia dotyczące ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania na lata 2012–2014 w formie sprawozdania uzasadniającego każde z zaleceń wraz z opisem założeń i powodów leżących u podstaw ustalenia tych celów i zawierającego w załączeniu dokument konsultacyjny podsumowujący proces konsultacji, a także dokument stanowiący odpowiedź na uwagi, obrazujący, w jakim zakresie uwagi zostały uwzględnione w trakcie przygotowywania zaleceń dla Komisji.

(7) Ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania opierają się na informacjach, jakimi Komisja i organ weryfikujący skuteczność działania dysponowali na dzień 24 listopada 2010 r. Na podstawie prognoz przekazanych Komisji i organizacji Eurocontrol przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ⁽³⁾ ustalona dla całej Unii przeciętna stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie wyniesie 55,91 EUR w 2014 r. (wyrażona w wartościach rzeczywistych według wartości EUR w 2009 r.), z pośrednimi wartościami rocznymi wynoszącymi 58,38 EUR w 2012 r. i 56,95 EUR w 2013 r. Wartości te uwzględniają najnowsze przewidywane koszty po stronie Eurocontrol i obejmują jednorazową obniżkę dla państw członkowskich UE w wysokości 0,69 EUR za trasową jednostkę usługową w 2011 r. Komisja, uwzględniając sprawozdanie organu weryfikującego skuteczność działania oraz wzrost wydajności, jakiego można się spodziewać dzięki stopniowemu i skoordynowanemu wdrożeniu wszystkich elementów drugiego pakietu dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, jest zdania, że ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania dotyczące efektywności pod względem kosztów mogą zostać ustalone na poziomie niższym, niż przewidują najnowsze skonsolidowane plany państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

- (8) Centralny plan zarządzania ruchem lotniczym w Europie, na bieżąco aktualizowany dokument, który stanowi wspólnie uzgodnioną mapę drogową obejmującą zarówno fazę opracowania, jak i fazę wdrożenia programu SESAR, został zatwierdzony przez Radę dnia 30 marca 2009 r.⁽¹⁾. Zawiera on polityczną wizję i nadrzędny cel Komisji w odniesieniu do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jej technologicznego filara w kluczowych obszarach działalności, dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności pod względem kosztów, a ustalenie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania powinno zostać uznane za część procesu służącego realizacji tych ambitnych zadań.
- (9) W pierwszym okresie odniesienia dla systemu skuteczności działania Komisja, wspierana przez EASA, powinna ocenić i zatwierdzić kluczowe wskaźniki skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa, w celu zapewnienia odpowiedniego rozpoznania ryzyka związanego z bezpieczeństwem, jego ograniczenia i zarządzania nim. Państwa członkowskie powinny monitorować i publikować te kluczowe wskaźniki skuteczności działania i mogą ustalać odpowiadające im cele.
- (10) W zastosowaniu rozporządzenia (UE) nr 691/2010, motyw 18, art. 10 i 13, załącznik II pkt 1.2 oraz załącznik III pkt 1, cele w zakresie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej nie muszą konieczności być takie same jak ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania; powinny one być zgodne z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania. Plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej powinny odzwierciedlać tę zgodność.
- (11) Ocena przez Komisję planów i celów w zakresie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej powinna być kompleksowa i opierać się na osiągnięciu właściwej równowagi między poszczególnymi celami, z uwzględnieniem uzasadnionych kompromisów między poszczególnymi obszarami skuteczności działania, a także nadrzędnych celów w zakresie bezpieczeństwa. Powinna ona uwzględniać także kontekst lokalny, w szczególności dla państw o niskich stawkach jednostkowych lub objętych „europejskim mechanizmem wsparcia”, na przykład już podjęte środki ograniczania kosztów, koszty planowane dla specjalnych programów służących zwiększeniu skuteczności działania w określonych obszarach działalności, a także specyfikę sytuacji uwzględniającą zarówno sukcesy, jak i porażki. W zastosowaniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 ocena ta powinna odpowiednio uwzględniać rozwój sytuacji, jaki nastąpił pomiędzy datą przyjęcia ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania a datą oceny. W ocenie należy także wziąć pod uwagę postęp poczyniony przez państwa członkowskie od czasu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009⁽²⁾ odnośnie do poszczególnych kluczowych obszarów skuteczności działania, a w szczególności w zakresie efektywności pod względem kosztów.
- (12) W zastosowaniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 państwa członkowskie powinny mieć możliwość przeniesienia strat lub zysków, które poniosły lub uzyskały do 2011 r. włącznie.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania

Dla okresu odniesienia rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2012 r. i kończącego się dnia 31 grudnia 2014 r. ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania są następujące:

- cel dotyczący ochrony środowiska: poprawa o 0,75 % wskaźnika przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie w 2014 r. w porównaniu do sytuacji z 2009 r.;
- cel dotyczący przepustowości: poprawa w zakresie przeciętnego opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego, tak aby uzyskać maksymalne opóźnienie wynoszące 0,5 minuty na lot w 2014 r.;
- cel dotyczący efektywności pod względem kosztów: obniżka ustalonej dla całej Unii przeciętnej stawki jednostkowej dla służb żeglugi powietrznej na trasie z 59,97 EUR w 2011 r. do 53,92 EUR w 2014 r. (wyrażona w wartościach rzeczywistych według wartości EUR w 2009 r.), z pośrednimi wartościami rocznymi wynoszącymi 57,88 EUR w 2012 r. i 55,87 EUR w 2013 r.

Artykuł 2

Stany alarmowe

1. Dla wszystkich kluczowych wskaźników skuteczności działania stosowanych w odniesieniu do okresu odniesienia stan alarmowy uruchamiający mechanizm ostrzegawczy, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (UE) nr 691/2010, stanowi odchylenie w roku kalendarzowym o przynajmniej 10 % rzeczywistego ruchu zarejestrowanego przez organ weryfikujący skuteczność działania w stosunku do prognoz ruchu, o których mowa w art. 3.

2. Dla wskaźnika efektywności pod względem kosztów stan alarmowy odnoszący się do zmian kosztów, uruchamiający mechanizm ostrzegawczy, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (UE) nr 691/2010, stanowi odchylenie w roku kalendarzowym o przynajmniej 10 % rzeczywistych kosztów na poziomie ogólnounijnym zarejestrowanych przez organ weryfikujący skuteczność działania w stosunku do ustalonych kosztów odniesienia, o których mowa w art. 3.

Artykuł 3

Założenia

Artykuły 1 i 2 niniejszej decyzji opierają się na następujących założeniach:

- prognozowany ruch na poziomie ogólnounijnym, wyrażony w milionach trasowych jednostek usługowych: 108 776 000 w 2012 r., 111 605 000 w 2013 r. i 114 610 000 w 2014 r.;
- prognozowane ustalone koszty odniesienia na poziomie ogólnounijnym (wyrażone w wartościach rzeczywistych według wartości EUR w 2009 r.): 6 296 000 000 EUR w 2012 r., 6 234 000 000 EUR w 2013 r. i 6 179 000 000 EUR w 2014 r.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 2009/320/WE (Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41).

⁽²⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

*Artykuł 4***Korekta ogólnounijnych celów**

Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 Komisja podejmuje decyzję o korekcie ogólnounijnych celów ustalonych w art. 1, jeśli przed rozpoczęciem okresu odniesienia posiada istotne dowody potwierdzające, że początkowe dane, założenia i uzasadnienie użyte do określenia początkowych ogólnounijnych celów są już nieważne.

*Artykuł 5***Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Plany skuteczności

działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przyjęte po dniu 1 stycznia 2012 r. stosuje się wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący