

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 wyznaczająca zalecenia w sprawie korekty tych celów

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 4407)

(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⁽¹⁾ („Umowę”),

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⁾, uwzględnione w Umowie, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

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 odpowiednio wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zapewniające spójność z docelowymi parametrami 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 jego art. 11 ust. 6 lit. d), oraz że Komisja może podjąć decyzję o wydaniu zaleceń w przypadku stwierdzenia, że kryteria te nie zostały spełnione. Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013⁽³⁾.
- (2) Decyzją wykonawczą 2014/132/UE⁽⁴⁾ Komisja przyjęła parametry docelowe 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 30 czerwca 2014 r. Szwajcaria przedłożyła Komisji plan skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym przypadku na szczeblu bloku FAB Europe Central (FABEC). Dokonując oceny, Komisja opierała się na informacjach przedstawionych w planie skuteczności działania.
- (4) 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 7 października 2014 r. przedłożył Komisji sprawozdanie zawierające ocenę wstępną, a w dniu 15 grudnia 2014 r. – zaktualizowaną wersję tego sprawozdania. Komisja otrzymała ponadto od organu weryfikującego skuteczność działania także sprawozdania oparte na informacjach przekazanych zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 przez krajowe organy nadzoru i dotyczące monitorowania planów skuteczności działania i parametrów docelowych.
- (5) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości zgodność przedstawionych przez Szwajcarię celów, 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 z czerwca 2014 r. („plan operacyjny sieci”),

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (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 progii alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

które to wartości, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Z oceny tej wynika, że cele te nie są zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia, a zatem nie są zgodne z odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.

- (6) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej przedstawione przez Szwajcarię cele 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 cele te nie są spójne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania ze względu na przedstawione poniżej powody.
- (7) W przypadku Szwajcarii jej cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio tylko o 1,0 % 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 (– 0,6 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2019 r., które są znacznie wyższe (+ 26,6 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Szwajcarii oraz o około 41 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (8) W związku z tym właściwe jest, by Komisja wydała zalecenia dotyczące koniecznych środków, które powinny zostać podjęte przez Szwajcarię w celu zapewnienia, by jej krajowy organ nadzoru zaproponował skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w celu wyeliminowania niezgodności, o których mowa w niniejszej decyzji. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 i rozporządzeniem (UE) nr 390/2013 Szwajcaria przyjmuje skorygowane docelowe parametry skuteczności działania i powiadamia o nich Komisję w terminie czterech miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.
- (9) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości należy zagwarantować, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania są co najmniej zgodne z wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie przepustowości określonymi w planie operacyjnym sieci. W korekcie docelowych parametrów skuteczności działania należy uwzględnić środki zaradcze lub łagodzące służące zapewnieniu zgodności z odpowiednimi wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej określonymi w planie operacyjnym sieci.
- (10) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru działania dotyczącego efektywności kosztowej, docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Szwajcarii wyrażone w ustalonych kosztach jednostkowych na trasie powinny zostać skorygowane w dół w taki sposób, aby były zgodne ze zmniejszeniem średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na poziomie Unii w drugim okresie odniesienia i łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia.
- (11) Ponadto, dokonując korekty docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, należy również dokonać korekty odpowiednich prognoz ruchu, na których te parametry docelowe są oparte. W przypadku Szwajcarii w świetle wzrostu natężenia ruchu w 2014 r. należy zwiększyć liczbę prognozowanych jednostek usługowych w drugim okresie odniesienia.
- (12) Komisja skonsultowała się ze Szwajcarią w sprawie zaleceń wyznaczonych w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 oraz art. 19 ust. 2 Umowy.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku parametry docelowe w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej określonych w planie skuteczności działania dla FABEC przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnione w Umowie, nie są spójne z ustalonymi na drugi okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

Artykuł 2

Szwajcaria w odniesieniu do FABEC powinna podjąć konieczne środki w celu zapewnienia, by jej krajowy organ nadzoru zaproponował skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej zgodnie z art. 3 i 4.

Artykuł 3

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości przedłożone przez Szwajcarię w odniesieniu do FABEC powinny zostać skorygowane w dół. Te docelowe parametry powinny być co najmniej zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej określonymi w planie operacyjnym sieci. W korekcie docelowych parametrów skuteczności działania należy uwzględnić środki zaradcze lub łagodzące służące zapewnieniu zgodności z odpowiednimi wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej określonymi w planie operacyjnym sieci.

Artykuł 4

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej wyrażone w ustalonych kosztach jednostkowych na trasie przedłożone przez Szwajcarię w odniesieniu do FABEC powinny zostać skorygowane w dół w taki sposób, aby były zgodne ze zmniejszeniem średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na poziomie Unii w drugim okresie odniesienia i łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia. Ta korekta w dół powinna obejmować obniżenie ustalonych kosztów na trasie w drugim okresie odniesienia i skorygowanie prognozowanego ruchu wyrażonego w jednostkach usługowych.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 czerwca 2015 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, w przypadku których stwierdzono niezgodność z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

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

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	FAB	DOCELOWY PARAMETR 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						

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	(%)
(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: Szwajcaria – waluta: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	155 368 493	156 819 377	158 799 337	159 144 368	160 894 397
(B)	0,5 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
(C)	100,8	101,8	102,8	103,9	104,9

Strefa pobierania opłat: Szwajcaria – waluta: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	154 139 443	154 038 465	154 438 925	153 242 061	153 393 253
(E)	1 418 755	1 428 660	1 440 060	1 454 424	1 470 383
(F)	108,64	107,82	107,24	105,36	104,32