

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/553**z dnia 22 marca 2017 r.**

dotycząca zgodności docelowych parametrów w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawartych w zmienionym planie dotyczącym funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 1798)

(Jedynie teksty w językach francuskim, niderlandzkim i niemieckim 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. 2,

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 krajowe parametry docelowe lub wiążące parametry docelowe na szczeblu FAB, zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. W rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 przewidziano również, że Komisja dokonuje oceny zgodności tych docelowych parametrów na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w art. 11 ust. 6 lit. d) rozporządzenia. Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 390/2013.
- (2) Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg i Niderlandy przedstawiły Komisji taki plan w odniesieniu do funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna („FABEC”). Zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/347 ⁽³⁾ wspomniane państwa członkowskie skorygowały plan i zawarte w nim docelowe parametry. W drodze decyzji wykonawczej (UE) 2017/259 ⁽⁴⁾ Komisja ustaliła jednak, że zmienione docelowe parametry skuteczności działania w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości w odniesieniu do FABEC jako całości, a także efektywności kosztowej w odniesieniu do Francji, Niemiec i Niderlandów, jak również odpowiednie środki zawarte w zmienionym planie w dalszym ciągu nie były właściwe oraz że wspomniane państwa członkowskie są zobowiązane wprowadzić określone środki naprawcze prowadzące do kolejnej korekty docelowych parametrów skuteczności działania w celu wyeliminowania niezgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami.
- (3) W dniu 30 stycznia 2017 r. wspomniane państwa członkowskie przedłożyły zmieniony po raz kolejny plan, który zawierał skorygowane po raz kolejny docelowe parametry skuteczności działania, w stosownych przypadkach oparte na środkach naprawczych. Komisja dokonała następnie oceny tych skorygowanych docelowych parametrów oraz środków naprawczych.
- (4) Jeśli chodzi o kluczowy obszar działania dotyczący przepustowości, zgodność odnośnych docelowych parametrów w odniesieniu do opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATMF) na trasie oceniono

⁽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 (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 wyznaczająca zalecenia w sprawie korekty tych celów (Dz.U. L 60 z 4.3.2015, s. 48).

⁽⁴⁾ 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 (Dz.U. L 38 z 15.2.2017, s. 76).

zgodnie z zasadą określoną 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 najnowszej wersji planu operacyjnego sieci (2014–2018/2019), których stosowanie zapewnia osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. Ocena ta wykazała, że wspomniane docelowe parametry są zgodne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.

- (5) Jeśli chodzi o kluczowy obszar działania dotyczący efektywności kosztowej, odnośne docelowe parametry, w postaci ustalonych kosztów jednostkowych na trasie, oceniono zgodnie z zasadami określonymi w pkt 5 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, w związku z pkt 1 tegoż załącznika, 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 wspomniane docelowe parametry są zgodne ze stosownym ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.
- (6) W związku z tym środki naprawcze wprowadzone przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy w odniesieniu do FABEC są zgodne z decyzją wykonawczą (UE) 2017/259, a docelowe parametry w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w zmienionym planie skuteczności działania przedłożonym przez te państwa członkowskie, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w tych obszarach ustanowionymi na drugi okres odniesienia (2015–2019). Należy zatem, z uwagi na jasność i pewność prawa, potwierdzić to ustalenie w drodze niniejszej decyzji i poinformować o tym fakcie zainteresowane państwa członkowskie.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej zawarte w zmienionym planie skuteczności działania przedłożonym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, wymienione w załączniku, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia ustanowionymi w decyzji wykonawczej Komisji 2014/132/UE⁽¹⁾.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Francuskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga oraz Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 marca 2017 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

⁽¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/132/UE z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz proggi alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

ZAŁĄCZNIK

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

Kluczowy obszar 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	0,42	0,42	0,43
Francja						
Niemcy						
Niderlandy						
[Szwajcaria]						

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: Belgia-Luksemburg – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	168 277 718	172 792 013	177 260 922	180 556 020	183 521 461
(B)	1,1 %	1,2 %	1,3 %	1,4 %	1,4 %
(C)	111,6	112,9	114,4	116,0	117,6
(D)	150 757 603	152 984 440	154 897 964	155 652 698	156 055 562
(E)	2 440 000	2 510 000	2 580 000	2 650 000	2 720 000
(F)	61,79	60,95	60,04	58,74	57,37

Strefa pobierania opłat: Francja – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 334 112 339	1 337 956 806
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,1 %	1,3 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,5	113,0
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 196 187 863	1 184 005 999
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	20 204 000	20 333 000
(F)	63,91	61,96	62,41	59,21	58,23

Strefa pobierania opłat: Niemcy – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 587 943	933 436 977	927 369 907	922 283 254
(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	930 742 228	821 735 846	802 748 084	784 999 985
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	75,97	71,28	62,62	60,62	58,74

Strefa pobierania opłat: Niderlandy – waluta: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 092 113	193 763 267	198 069 117
(B)	1,0 %	1,2 %	1,4 %	1,5 %	1,5 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 697 149	168 065 588	169 244 781
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	3 045 000	3 077 000
(F)	59,57	58,18	57,88	55,19	55,00