

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2014/132/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. 3 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 określono wymóg ustanowienia systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. W szczególności zobowiązano w nim Komisję do przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności w zakresie kluczowych obszarów dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej. Dodatkowe przepisy dotyczące tych docelowych parametrów ustanowiono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 ⁽²⁾.
- (2) Należy obecnie ustanowić ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na drugi okres odniesienia, który obejmuje lata kalendarzowe 2015–2019 włącznie.
- (3) Dnia 29 lipca 2010 r. Komisja wyznaczyła organ weryfikujący skuteczność działania, zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 ⁽³⁾, aby wspomagał ją we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w szczególności w ustanawianiu ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności.
- (4) W celu ułatwienia przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności organ weryfikujący skuteczność działania, wspierany przez Komisję, przeprowadził konsultacje z wszystkimi interesariuszami wymienionymi w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 w sprawie podejścia, które należy zastosować w celu ustanowienia ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności, procesów, za pomocą których należy je

ustanowić, oraz orientacyjnych zakresów, w których powinny się mieścić. Konsultacje z zainteresowanymi stronami odbyły się w okresie od dnia 25 stycznia 2013 r. do dnia 3 lipca 2013 r. W konsultacjach brał udział Komitet Dialogu Sektorowego ustanowiony na mocy decyzji Komisji 98/500/WE ⁽⁴⁾, a wszystkie europejskie organizacje reprezentujące sektor żeglugi powietrznej miały możliwość przedstawienia swoich uwag.

- (5) Uwzględniając konsultacje z zainteresowanymi stronami, organ weryfikujący skuteczność działania przedstawił w sprawozdaniu dla Komisji z dnia 27 września 2013 r. propozycję dotyczącą ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności. W sprawozdaniu określono założenia i przesłanki leżące u podstaw zaproponowanych docelowych parametrów skuteczności oraz składy grup instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i ekonomicznym.
- (6) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności ustanowione w niniejszej decyzji są zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013. Zostały one przygotowane przy wsparciu organu weryfikującego skuteczność działania. Uwzględniono konsultacje z zainteresowanymi stronami i wkład otrzymany ze strony menedżera sieci wyznaczonego na mocy art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾ oraz w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 ⁽⁶⁾, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i krajowych organów nadzoru. Docelowe parametry oparto na informacjach, którymi dysponowali Komisja i organ weryfikujący skuteczność działania do dnia 17 grudnia 2013 r.
- (7) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności opierają się na danych dotyczących państw członkowskich, Norwegii i Szwajcarii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) (Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1).

- (8) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego bezpieczeństwa ustanowione w niniejszej decyzji zostały przygotowane we współpracy z EASA. Przyjmując akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013, EASA ma dookreślić definicje kategorii narzędzia analizy ryzyka (RAT) w celu zapewnienia zharmonizowanego stosowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności w kluczowym obszarze działania dotyczącym bezpieczeństwa, w szczególności odnośnie do definicji kategorii C (zdolność do zapewnienia bezpiecznych, ale gorszej jakości usług zarządzania ruchem lotniczym). Skonsultowano się także z EASA w zakresie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności w innych kluczowych obszarach działania w celu zapewnienia zgodności z nadrzędnymi celami w zakresie bezpieczeństwa.
- (9) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności w kluczowym obszarze działania dotyczącym środowiska powinny być określane w porównaniu z poziomami działania osiągniętymi w 2012 r., obliczonymi przez organ weryfikujący skuteczność działania, tj. 3,17 % w przypadku przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie faktycznej trajektorii i 5,15 % dla przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu.
- (10) Dla każdego roku w okresie odniesienia, ogólnounijny docelowy parametr skuteczności w kluczowym obszarze działania dotyczącym przepustowości, mierzony jako przeciętne opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego, powinien odpowiadać ogólnounijnemu docelowemu parametrowi skuteczności na 2014 r., z uwzględnieniem prognozy ruchu dla drugiego okresu odniesienia.
- (11) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej dla każdego roku okresu odniesienia należy wyrazić w ujęciu realnym z wykorzystaniem wartości za 2009 r. (EUR₂₀₀₉), aby umożliwić, między innymi, porównanie z poziomem działania osiągniętym w okresie odniesienia.
- (12) Oczekowaną poprawę efektywności kosztowej dla drugiego okresu odniesienia należy mierzyć w stosunku do ustalonych kosztów na 2014 r. w wysokości 6242 mln⁽¹⁾ w EUR₂₀₀₉. Na podstawie najnowszych założeń dotyczących ruchu na rok 2014⁽²⁾, wartość bazowa dla ustalonych kosztów jednostkowych powinna wynieść 58,09 EUR w EUR₂₀₀₉. W związku z powyższym docelowy parametr w zakresie efektywności kosztowej
- powinien uwzględniać obniżenie kosztów jednostkowych o 3,3 % rocznie w drugim okresie odniesienia. Wartość bazowa 58,09 EUR w EUR₂₀₀₉ jest wyższa niż ogólnounijny docelowy parametr skuteczności wynoszący 53,92 EUR w EUR₂₀₀₉ wyznaczony na 2014 r., ponieważ przewidywana wielkość ruchu na rok 2014 jest niższa niż założono pierwotnie w decyzji Komisji 2011/121/UE⁽³⁾.
- (13) Założenia dotyczące ruchu dla drugiego okresu odniesienia pochodzą z najgorszego scenariusza najnowszej prognozy STATFOR opublikowanej w dniu 30 września 2013 r., która przewiduje średni roczny wzrost ruchu na poziomie 1,2 %. Długookresowa prognoza do końca 2019 r. charakteryzuje się jednak pewnym stopniem niepewności. Dlatego też, w kontekście sprawozdania przedłożonego przez Komisję Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, o którym mowa w art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, do 2016 r. Komisja powinna dokonać przeglądu tych założeń dotyczących ruchu w świetle najnowszej dostępnej prognozy STATFOR. Na podstawie tego przeglądu Komisja może, w stosownych przypadkach, podjąć decyzję o rewizji ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności na lata kalendarzowe 2017–2019 zgodnie z art. 17 ust. 1 lit. a) wymienionego rozporządzenia.
- (14) Ustalone koszty odniesienia dla drugiego okresu odniesienia według prognoz mają się zmniejszyć średnio o 2,1 % rocznie.
- (15) Oprócz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności należy ustanowić progi alarmowe, po przekroczeniu których mogą zostać uruchomione mechanizmy ostrzegawcze, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 390/2013.
- (16) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013 lokalne docelowe parametry nie muszą być takie same jak ogólnounijne docelowe parametry skuteczności. Powinny one być spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności i stanowić odpowiedni wkład do tych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności. Plan skuteczności działania, który zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013 musi zostać sporządzony na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, powinien odzwierciedlać taką spójność i jego odpowiedni wkład.
- (17) Niniejsza decyzja powinna wejść w życie z dniem jej opublikowania, aby ułatwić przygotowanie planów skuteczności działania zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

⁽¹⁾ W ramach włączenia kosztów dla Chorwacji, która nie uczestniczyła w systemie skuteczności działania w pierwszym okresie odniesienia, oraz korekt dla wszystkich państw członkowskich należy uwzględnić przewidywane potrącenia dotyczące objętych zwolnieniem lotów VFR.

⁽²⁾ 107 439 000 trasowych jednostek usługowych (źródło: STATFOR, prognoza zakładająca najgorszy scenariusz, wrzesień 2013 r.).

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2011/121/UE z dnia 21 lutego 2011 r. ustanawiająca ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania oraz stany alarmowe dla zapewnienia służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014 (Dz.U. L 48 z 23.2.2011, s. 16).

(18) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego bezpieczeństwa

1. Dla drugiego okresu odniesienia ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego bezpieczeństwa należy określić w ust. 2 i 3.

2. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dotyczące efektywności zarządzania bezpieczeństwem, o których mowa w sekcji 1 pkt 1.1 lit. a) załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, są następujące:

a) najpóźniej do dnia 31 grudnia 2019 r. krajowe organy nadzoru muszą osiągnąć co najmniej poziom C⁽¹⁾ dla wszystkich celów zarządzania („polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa”, „promowanie bezpieczeństwa” i „kultura bezpieczeństwa”);

b) najpóźniej do dnia 31 grudnia 2019 r. instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą osiągnąć co najmniej poziom D dla celów zarządzania: „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa”, „promowanie bezpieczeństwa”, oraz co najmniej poziom C dla celu zarządzania „kultura bezpieczeństwa”.

3. Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dotyczące zastosowania klasyfikacji dotkliwości, o których mowa w sekcji 1 pkt 1.1 lit. b) załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, są następujące:

a) do dnia 31 grudnia 2017 r., a następnie co roku do końca drugiego okresu odniesienia, państwa członkowskie, za pośrednictwem swoich krajowych organów nadzoru, zapewniają gromadzenie i przekazywanie do EASA danych w zakresie całkowitej dotkliwości w zarządzaniu ruchem lotniczym ustalonej za pomocą metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) do celów klasyfikacji co najmniej 80 % zgłaszanych co roku naruszeń minimów separacji i przypadków wtargnięcia na pas startowy kategorii A (poważne incydenty), kategorii B (ważne incydenty) i kategorii C (znaczące incydenty)⁽²⁾;

b) najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. i 2019 r. państwa członkowskie, za pośrednictwem swoich krajowych organów nadzoru, zapewniają gromadzenie i przekazywanie do EASA danych w zakresie całkowitej dotkliwości w zarządzaniu ruchem lotniczym ustalonej za pomocą metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) do celów klasyfikacji odpowiednio co najmniej 80 % i 100 % zgłaszanych co roku zdarzeń związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym kategorii

AA (całkowita niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym), kategorii A (poważna niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym), kategorii B (częściowa niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym) i kategorii C (zdolność do zapewnienia bezpiecznych, ale gorszej jakości usług zarządzania ruchem lotniczym);

c) najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. i 2019 r. instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują krajowym organom nadzoru dane w zakresie dotkliwości w kontekście zarządzania ruchem lotniczym na ziemi ustalonej za pomocą metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) do celów klasyfikacji odpowiednio co najmniej 80 % i 100 % zgłaszanych co roku naruszeń minimów separacji i przypadków wtargnięcia na pas startowy kategorii A (poważne incydenty), kategorii B (ważne incydenty) i kategorii C (znaczące incydenty);

d) najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r. i 2019 r. instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekazują krajowym organom nadzoru dane w zakresie dotkliwości w kontekście zarządzania ruchem lotniczym na ziemi ustalonej za pomocą metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) do celów klasyfikacji odpowiednio co najmniej 80 % i 100 % zgłaszanych co roku zdarzeń związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym kategorii AA (całkowita niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym), kategorii A (poważna niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym), kategorii B (częściowa niezdolność do zapewnienia bezpiecznych usług zarządzania ruchem lotniczym) i kategorii C (zdolność do zapewnienia bezpiecznych, ale gorszej jakości usług zarządzania ruchem lotniczym).

Artykuł 2

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego środowiska

Dla drugiego okresu odniesienia ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego środowiska należy określić zgodnie z poniższym:

1) przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii wynosi co najmniej 2,6 % w 2019 r., jak określono w sekcji 1 pkt 2.1 lit. a) załącznika 1 do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013;

2) przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu wynosi co najmniej 4,1 % w 2019 r., jak określono w sekcji 1 pkt 2.1 lit. b) załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

Artykuł 3

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego przepustowości

Dla drugiego okresu odniesienia ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego przepustowości to średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) na trasie przypadające na lot określone w sekcji 1 pkt 3.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, nie większe niż 0,5 minuty na lot, które należy zrealizować za każdy rok kalendarzowy.

⁽¹⁾ Poziomy C i D określono w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań i materiałach zawierających wytyczne EASA w celu ich wdrażania i pomiaru kluczowych wskaźników skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa, o których mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

⁽²⁾ Kategorie AA, A, B, C, D i E określono w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań i materiałach zawierających wytyczne EASA w celu ich wdrażania i pomiaru kluczowych wskaźników skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa, o których mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

Artykuł 4

Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego efektywności kosztowej

Dla drugiego okresu odniesienia ogólnounijne docelowe parametry skuteczności dla kluczowego obszaru działania dotyczącego efektywności kosztowej to średni ogólnounijny ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej określony w sekcji 1 pkt 4.1 lit. a) załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 wyrażony w wartościach rzeczywistych według wartości EUR₂₀₀₉ wynoszący 56,64 EUR w 2015 r., 54,95 EUR w 2016 r., 52,98 EUR w 2017 r., 51,00 EUR w 2018 r. oraz 49,10 EUR w 2019 r.

Artykuł 5

Założenia

Niniejsza decyzja opiera się na założeniach określonych w załączniku.

Artykuł 6

Progi alarmowe

1. W przypadku gdy rzeczywisty ruch zarejestrowany przez organ weryfikujący skuteczność działania odbiega od założeń dotyczących ruchu określonych w załączniku o co najmniej 10 % w danym roku kalendarzowym, może zostać

uruchomiony ogólnounijny mechanizm ostrzegawczy, o którym mowa w art. 19 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

2. W przypadku gdy rzeczywisty ruch zarejestrowany przez organ weryfikujący skuteczność działania odbiega od prognoz określonych w odpowiednim planie skuteczności działania, o którym mowa w rozdziale III rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, o co najmniej 10 % w danym roku kalendarzowym, może zostać uruchomiony lokalny mechanizm ostrzegawczy, o którym mowa w art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.

Artykuł 7

Wejście w życie

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 marca 2014 r.

W imieniu Komisji

José Manuel BARROSO

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. Założenia dotyczące ruchu na poziomie ogólnounijnym wyrażone w trasowych jednostkach usługowych

Trasowe jednostki usługowe				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Ustalony koszt odniesienia dla służb żeglugi powietrznej na trasie prognozowany na poziomie ogólnounijnym

Ustalony koszt (EUR ₂₀₀₉)				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000