

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/552****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 przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia**

**(Jedynie teksty w języku niemieckim, francuskim i włoskim są autentyczne)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego („Umowa”) <sup>(1)</sup>,

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) <sup>(2)</sup>, uwzględnione w Umowie, 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 <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 15 ust. 2,

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 (FAB), zawierające wiążące krajowe parametry docelowe lub wiążące parametry docelowe na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zapewniające zgodność 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) Szwajcaria przedstawiła Komisji taki plan w odniesieniu do funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna („FABEC”). Zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/1056 <sup>(4)</sup> Szwajcaria skorygowała wspomniany plan i zawarte w nim docelowe parametry. W drodze decyzji wykonawczej (UE) 2017/258 <sup>(5)</sup> 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 Szwajcarii, jak również odpowiednie środki zawarte w zmienionym planie w dalszym ciągu nie były właściwe oraz że Szwajcaria jest zobowiązana 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. Szwajcaria przedłożyła zmieniony po raz kolejny plan zawierający środki naprawcze prowadzące do kolejnej korekty docelowych parametrów skuteczności działania. 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 zgodnie z zasadą określoną w pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, to jest

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L 171 z 2.7.2015, s. 18).

<sup>(5)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/258 z dnia 13 lutego 2017 r. dotycząca zmienionych parametrów docelowych skuteczności działania i właściwych środków zawartych w planie krajowym lub planie dotyczącym funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, które nie są stosowne w odniesieniu do ogólnounijnych parametrów docelowych skuteczności działania ustalonych na drugi okres odniesienia oraz wyznaczająca obowiązki w zakresie środków naprawczych (Dz.U. L 38 z 15.2.2017, s. 71).

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 ogólnounijnymi docelowymi parametrami 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 ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (6) W związku z tym środki naprawcze wprowadzone przez Szwajcarię w odniesieniu do FABEC są zgodne z decyzją wykonawczą (UE) 2017/258, a docelowe parametry w zakresie kluczowych obszarów działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w zmienionym planie skuteczności działania przedłożonym przez Szwajcarię, 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 Szwajcarię.
- (7) Komisja skonsultowała się ze Szwajcarią w sprawie niniejszej decyzji, zgodnie z art. 19 ust. 2 Umowy.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Wymienione w załączniku docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej zawarte w zmienionym planie skuteczności działania przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uwzględnionym w Umowie, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na drugi okres odniesienia ustanowionymi w decyzji wykonawczej Komisji 2014/132/UE<sup>(1)</sup>.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 marca 2017 r.

W imieniu Komisji  
Violeta BULC  
Członek Komisji

<sup>(1)</sup> 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 przez Szwajcarię 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: Szwajcaria – waluta: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	158 188 309	156 222 383	157 901 505	157 939 446	159 353 943
(B)	– 1,0 %	0,0 %	0,5 %	1,0 %	1,0 %
(C)	99,1	99,1	99,6	100,6	101,6
(D)	159 633 416	157 649 529	158 551 235	157 019 140	156 856 827
(E)	1 452 683	1 470 066	1 490 591	1 512 889	1 565 000
(F)	109,89	107,24	106,37	103,79	100,23