

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2022/780

z dnia 13 kwietnia 2022 r.

dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonym przez władze Szwajcarii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oraz wyznaczająca zalecenia w sprawie korekty tych celów

*(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 2313)***(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 („umowa”) ⁽¹⁾,

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⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c) akapit drugi,

po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

a także mając na uwadze, co następuje:

INFORMACJE OGÓLNE**Kontekst**

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 należy ustanowić system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 ⁽³⁾ państwa członkowskie mają ponadto obowiązek ustalić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia. Do zadań Komisji należy ocena, czy zaproponowane docelowe parametry skuteczności działania, które zawarto w projektach planów skuteczności działania, są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, przy czym ocena ta musi opierać się na kryteriach oceny wskazanych w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (2) Wybuch pandemii COVID-19 od pierwszego kwartału 2020 r. znacząco wpłynął na sektor transportu lotniczego i spowodował znaczne zmniejszenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomami sprzed pandemii ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽⁴⁾. Ponieważ przedmiotowe ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone następnie przez państwa członkowskie i Szwajcarię zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19, nie mogły one uwzględnić spowodowanych tą sytuacją znacznie zmienionych okoliczności w transporcie lotniczym.

⁽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) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).

- (4) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁵⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 w dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2021/891 ⁽⁶⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej.
- (5) Wszystkie państwa członkowskie i Szwajcaria opracowały i przyjęły projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, które do dnia 1 października 2021 r. zostały przedłożone Komisji do oceny. Władze Szwajcarii przedłożyły Komisji projekt planu skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej; w tym przypadku jest to funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej Europa Centralna (FABEC). Po sprawdzeniu kompletności projektu planu skuteczności działania na szczeblu FABEC Komisja zwróciła się do FABEC o przedłożenie do dnia 17 listopada 2021 r. zaktualizowanego projektu planu skuteczności działania. Zawarta w niniejszej decyzji ocena Komisji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC przedłożonym przez władze Szwajcarii i innych państw członkowskich objętych FABEC.
- (6) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (7) Niniejsza decyzja obejmuje wyłącznie projekty docelowych parametrów skuteczności działania i związane z nimi elementy zawarte w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, które mają bezpośrednie zastosowanie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej wyznaczonej do zapewniania służb w przestrzeni powietrznej Szwajcarii.

Podejście do oceny

- (8) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność krajowych docelowych parametrów lub docelowych parametrów na szczeblu FAB na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych z nim docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła ocenę poprzez skorygowanie projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (9) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący bezpieczeństwa, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Szwajcarii, określonych w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Komisja stwierdziła, że lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa, zaproponowane przez władze Szwajcarii i państw członkowskich będących częścią FABEC, określone w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, nie budzą obaw co do ich spójności z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w związku z czym w niniejszej decyzji nie zawarto żadnych odnośnych ustaleń.
- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący środowiska, Komisja oceniła spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Szwajcarii, w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z powyższym zaproponowane docelowe parametry, które zawarto w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, porównano z właściwymi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie, które określono w planie usprawnienia europejskiej sieci tras. W ocenie uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie środowiska, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/891 z dnia 2 czerwca 2021 r. ustanawiająca skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia (2020–2024) oraz uchylająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/903 (Dz.U. L 195 z 3.6.2021, s. 3).

- (11) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został skorygowany decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego parametru docelowego upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie uznano za stosowne, aby zwrócić się do państw członkowskich i Szwajcarii o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym środowiska. W świetle powyższego zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących środowiska z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oceniono w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące środowiska, zaproponowane przez władze Szwajcarii i państw członkowskich będących częścią FABEC, określone w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, nie budzą obaw co do ich spójności z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w związku z czym w niniejszej decyzji nie zawarto żadnych odnośnych ustaleń.
- (12) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący przepustowości, spójność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Szwajcarii, jak określono w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie AFTM”) oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z powyższym zaproponowane docelowe parametry, które zawarto w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, porównano z właściwymi wartościami odniesienia, które określono w planie operacyjnym sieci. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości tras, w tym w szczególności poprzez skorygowanie planowanych znaczących inwestycji i skorygowanie systemu lub systemów zachęt, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (13) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego parametru docelowego upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie uznano za stosowne, aby zwrócić się do państw członkowskich i Szwajcarii o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości. W świetle powyższego zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oceniono w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące przepustowości, zaproponowane przez władze Szwajcarii i państw członkowskich będących częścią FABEC, określone w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, nie budzą obaw co do ich spójności z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w związku z czym w niniejszej decyzji nie zawarto żadnych odnośnych ustaleń.
- (14) Ponadto jeżeli chodzi o ocenę projektów docelowych parametrów przepustowości w przypadku portów lotniczych, które wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zgodnie z art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę poprzez skorygowanie projektów docelowych parametrów przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, przedłożonych przez władze Szwajcarii w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Ponieważ stwierdzono, że projekty tych docelowych parametrów nie budzą obaw w odniesieniu do Szwajcarii, nie ma potrzeby przedstawiania w niniejszej decyzji żadnych powiązanych ustaleń.
- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący efektywności kosztowej, spójność docelowych parametrów zaproponowanych przez Szwajcarię, jak określono w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, w odniesieniu do ustalonych kosztów jednostkowych („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej oceniono na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono tendencję ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, długookresową tendencję ustalonych kosztów jednostkowych w drugim i trzecim okresie odniesienia (2015–2024) oraz wartość bazową ustalonego kosztu jednostkowego na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, gdzie kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny. W przypadku stwierdzenia, że docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie są niespójne z kryteriami określonymi w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zbadała dodatkowo, czy odchylenie można uznać za konieczne i proporcjonalne na podstawie pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (16) Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że zaproponowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii, określone w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, nie budzą obaw co do ich spójności z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, w związku z czym w niniejszej decyzji nie zawarto żadnych odnośnych ustaleń.

- (17) Ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych. Ocenę tę uzupełniono poprzez skorygowanie elementów wskazanych w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, tj. kluczowych czynników i parametrów użytych do określenia tych docelowych parametrów zgodnie z pkt 2.1 lit. d) tego załącznika. Ponieważ stwierdzono, że niektóre kluczowe czynniki i parametry stanowiące podstawę tych docelowych parametrów budzą obawy w odniesieniu do Szwajcarii, w niniejszej decyzji zawarto odnośne ustalenia.
- (18) Ponadto jeżeli chodzi o ocenę projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej w przypadku portów lotniczych, które wchodzą w zakres stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zgodnie z art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, Komisja uzupełniła swoją ocenę poprzez skorygowanie projektów docelowych parametrów efektywności kosztowej przedłożonych przez władze Szwajcarii w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W niniejszej decyzji przedstawiono odpowiednie ustalenia dotyczące przypadków, w których te projekty docelowych parametrów budziły obawy odnośnie do Szwajcarii.
- (19) Zgodnie z pkt 2 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w związku z oceną projektów docelowych parametrów przepustowości Komisja uzupełniła wprowadzone przez siebie korekty poprzez ocenę zaproponowanych systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W tym zakresie Komisja zbadała, czy projekty systemów zachęt spełniają podstawowe wymogi, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W niniejszej decyzji przedstawiono odpowiednie ustalenia dotyczące przypadków, w których te projekty systemów zachęt budziły obawy w odniesieniu do Szwajcarii.

Szczególne uwagi dotyczące rozwoju ruchu

- (20) W opracowaniu STATFOR z października 2021 r. przewiduje się, że ruch lotniczy na poziomie ogólnounijnym osiągnie poziom sprzed pandemii w 2023 r. i przekroczy go w 2024 r. Poziom niepewności co do tendencji rozwoju ruchu lotniczego pozostaje jednak szczególnie wysoki ze względu na ryzyko związane z rozwojem sytuacji epidemiologicznej dotyczącej COVID-19. Komisja odnotowuje, że przewiduje się, iż stopień ożywienia ruchu lotniczego będzie różny w poszczególnych państwach członkowskich.
- (21) W związku z tym przewiduje się, że wzrost ruchu w trzecim okresie odniesienia w kilku państwach członkowskich będzie znacznie niższy niż średni wzrost ruchu na poziomie ogólnounijnym, a w kilku z tych państw członkowskich przewiduje się, że wielkość ruchu w trzecim okresie odniesienia będzie się kształtowała poniżej poziomów sprzed pandemii. Komisja przyznaje, że sprawia to, iż osiągnięcie ogólnounijnych docelowych parametrów efektywności kosztowej nastręcza więcej trudności dla zainteresowanych państw członkowskich, i uwzględniła tę kwestię podczas przeglądu lokalnych uwarunkowań istotnych dla oceny każdego projektu planu skuteczności działania.

OCENA KOMISJI

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej

- (22) W odniesieniu do korekty kluczowych czynników i parametrów, o których mowa w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, stanowiących podstawę projektów docelowych parametrów skuteczności działania na szczeblu FABEC dla Szwajcarii w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, w ocenie Komisji dokonano następujących ustaleń odnośnie do ustalonych kosztów i ich podziału.
- (23) W odniesieniu do ustalonych kosztów Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC Szwajcaria informuje, że instytucja zapewniająca trasowe służby żeglugi powietrznej (Skyguide) zastosowała zmiany dotyczące zasad jej kapitalizacji, które skutkują zwiększeniem kosztów personelu i kosztów operacyjnych przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów amortyzacji w trzecim okresie odniesienia. W swojej opinii dla Komisji organ oceny skuteczności działania stoi na stanowisku, że zmiana ta może potencjalnie zakłócić wdrażanie mechanizmu podziału ryzyka związanego z kosztami w odniesieniu do Szwajcarii. W związku z tym uzasadnienie i konsekwencje zastosowanej metody wymagają dodatkowego wyjaśnienia i umotywowania w zmienionym projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC pod względem ich zgodności z odpowiednimi przepisami prawnymi, w tym z art. 28 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (24) W odniesieniu do podziału kosztów między służby trasowe i terminalowe władze Szwajcarii wprowadzają zmianę stosowanej metody traktowania pośrednich kosztów OPEX. Komisja zauważa jednak, że w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC władze Szwajcarii nie opisały ani nie uzasadniły tej zmiany w podziale kosztów pośrednich OPEX między służby trasowe i terminalowe. Komisja uważa zatem, że tę kwestię należy dokładniej wyjaśnić i uzasadnić w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

- (25) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21–41 decyzji wykonawczej C(2022) 2283 (7) proponowane docelowe parametry uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Belgii i Luksemburga należy ocenić jako niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej. W związku z tym Szwajcaria, która wraz z Belgią, Francją, Niemcami, Luksemburgiem i Niderlandami opracowała i przedłożyła projekt planu skuteczności działania na szczeblu FAB na trzeci okres odniesienia, powinny wspólnie przedłożyć skorygowany projekt planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, uwzględniając zalecenia określone w niniejszej decyzji oraz w decyzji wykonawczej C(2022) 2283.

Korekta projektu docelowych parametrów efektywności kosztowej terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (26) Komisja ma zastrzeżenia do projektów docelowych parametrów skuteczności działania przedłożonych przez władze Szwajcarii, określonych w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, w odniesieniu do tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych zgodnie z pkt 2 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (27) Po pierwsze, podczas porównywania tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia z tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na trasie Komisja stwierdziła, że tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych szwajcarskiej strefy pobierania opłat terminalowych wynosząca +2,7 % jest wyższa niż przedstawiona przez władze Szwajcarii tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -0,5 % w trzecim okresie odniesienia.
- (28) Po drugie, Komisja stwierdza, że projekty docelowych parametrów tendencji terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Szwajcarii wynoszące +2,7 % w trzecim okresie odniesienia są wyższe niż faktyczna tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynosząca -3,4 % odnotowana w drugim okresie odniesienia. Różnica ta wydaje się wynikać ze znaczącego wzrostu terminalowych ustalonych kosztów w trzecim okresie odniesienia, zwłaszcza w odniesieniu do innych kosztów operacyjnych i kosztów amortyzacji.
- (29) Po trzecie, podczas porównywania projektów terminalowych docelowych parametrów dotyczących efektywności kosztowej w trzecim okresie odniesienia Komisja zaobserwowała, że ustalony koszt jednostkowy dla portów lotniczych w Genewie i Zurychu oszacowano na poziomie znacznie przekraczającym medianę właściwej grupy porównawczej w drugim i trzecim okresie odniesienia.
- (30) W związku z tym Komisja uważa, że władze Szwajcarii powinny przedstawić dalsze uzasadnienie terminalowych docelowych parametrów efektywności kosztowej w świetle motywów 26–29 lub skorygować na niższe projekty docelowych parametrów dotyczących terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych.

Korekta systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, uzupełniająca ocenę Komisji dotyczącą projektów docelowych parametrów przepustowości

- (31) W odniesieniu do elementów podlegających korekcie określonych w pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie systemu zachęt dotyczącego przepustowości tras, który zaproponowano w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, uwzględniono maksymalną kwotę korzyści finansowych równą maksymalnej kwocie strat finansowych, która wynosi 0,5 % ustalonych kosztów. Komisja stwierdza również, że w projekcie systemu zachęt dotyczącym przepustowości terminala, który zaproponowały władze Szwajcarii w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, uwzględniono maksymalną kwotę korzyści finansowych równą maksymalnej kwocie strat finansowych, która wynosi 0,5 % ustalonych kosztów.
- (32) Opierając się na opinii eksperta przedstawionej przez organ oceny skuteczności działania, Komisja ma poważne wątpliwości, czy proponowana maksymalna kwota strat finansowych wynikająca z przedmiotowego systemu zachęt, która wynosi 0,5 % ustalonych kosztów, miałaby jakikolwiek istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

(7) Decyzja wykonawcza Komisji w sprawie niespójności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w projektach planów krajowych oraz planów skuteczności działania dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej złożonych przez Belgię, Niemcy, Grecję, Francję, Cypr, Łotwę, Luksemburg, Maltę, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia oraz w sprawie wydania zaleceń w zakresie korekty tych docelowych parametrów.

- (33) W związku z tym władze Szwajcarii, w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania przedłożonego przez FABEC, powinny dokonać korekty projektów systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, aby ustalić maksymalną kwotę strat finansowych wynikającą z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem zgodnie z wymogiem wyrażonym wyraźnie w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które w opinii Komisji powinny skutkować maksymalną kwotą straty finansowej nie mniejszą niż 1 % ustalonych kosztów.

WNIOSKI

- (34) W odniesieniu do decyzji wykonawczej C(2022) 2283 Komisja stwierdziła, że projekt planu skuteczności działania przedłożony przez władze Szwajcarii w ramach FABEC zawiera pewne parametry docelowe skuteczności działania dotyczące Belgii i Luksemburga, które są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (35) Zatem zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Szwajcaria i państwa członkowskie objęte FABEC przedkładają Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji, uwzględniając zalecenia Komisji.
- (36) Następnie Komisja dokona oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania w ujęciu całościowym zgodnie z procedurą określoną w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 i, wskutek tej późniejszej oceny, będzie mogła przyjąć dowolne stanowisko dotyczące projektów docelowych parametrów skuteczności działania oraz innych elementów planów skuteczności działania, w odniesieniu do których w niniejszej decyzji nie zgłoszono żadnych zastrzeżeń.
- (37) Zgodnie z art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 docelowe parametry uwzględnione w najnowszej wersji projektu planu skuteczności działania stosuje się tymczasowo do momentu wydania przez Komisję decyzji w sprawie spójności docelowych parametrów skuteczności działania lub skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania, po czym Szwajcaria i państwa członkowskie objęte FABEC mają obowiązek przyjąć ostateczny plan skuteczności działania.
- (38) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, w art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 przewidziano, że docelowe parametry uwzględnione w ostatecznym planie skuteczności działania stosuje się wstecznie. W rezultacie wszelkie różnice w przychodach wynikające z zastosowania stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych na podstawie projektu planu skuteczności działania zamiast stawki jednostkowej lub stawek jednostkowych obliczonych na podstawie ostatecznego planu skuteczności działania zostaną skorygowane poprzez późniejszą korektę stawek jednostkowych naniesioną w czasie trwania trzeciego okresu odniesienia, które są dodatkowo regulowane środkami wyjątkowymi na trzeci okres odniesienia, określonymi w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2020/1627. W związku z powyższym Komisja nie zweryfikuje zgodności stawek jednostkowych zgodnie z art. 29 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 aż do momentu przyjęcia odpowiednich ostatecznych planów skuteczności działania.
- (39) Komisja zauważa, że niektóre państwa członkowskie zasygnalizowały zamiar uwzględnienia w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia pozycji kosztów związanych z lotniskowymi systemami wykrywania dronów. Na podstawie elementów zawartych w projektach planów skuteczności działania nie było możliwe precyzyjne ustalenie, w jakim stopniu państwa członkowskie uwzględniły takie ustalone koszty w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia oraz – jeżeli koszty te zostały uwzględnione – w jakim stopniu są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i tym samym można je uznać za kwalifikowalne w ramach systemu skuteczności działania i opłat. Służby Komisji skierowały do wszystkich państw członkowskich wezwanie *ad hoc* do udzielenia informacji w celu zebrania odpowiednich informacji, a następnie poddadzą dodatkowej analizie zgłoszone koszty związane z lotniskowymi systemami wykrywania dronów w kontekście weryfikacji zgodności ze stawkami jednostkowymi. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla ustaleń i wniosków Komisji w sprawie kosztów wykrywania dronów.
- (40) W odpowiedzi na rosyjską agresję wojskową wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia wprowadziła w życie środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakąkolwiek rosyjską osobę fizyczną lub prawną, podmiot lub organ, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad nim. Środki te prowadzą do zmniejszenia natężenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad terytorium Unii. Skutki na poziomie ogólnounijnym nie powinny być jednak porównywalne ze zmniejszeniem natężenia ruchu lotniczego, które wynikało z wybuchu pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. W związku z tym należy utrzymać obecne środki i procesy wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia, dokonując przeglądu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC, władze Szwajcarii i FABEC powinny należycie uwzględnić operacyjne i finansowe skutki istotnych zmian w ruchu.

- (41) Komisja przeprowadziła z władzami Szwajcarii konsultacje w sprawie zaleceń określonych w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 19 ust. 2 umowy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania na szczeblu FABEC przedłożonym przez władze Belgii, Niemiec, Francji, Luksemburga, Niderlandów i Szwajcarii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, wymienione w załączniku do decyzji wykonawczej C(2022) 2283, są niezgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 kwietnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji
