

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/1985**z dnia 31 października 2017 r.****umożliwiająca służbom żeglugi powietrznej Malty, Bułgarii i Polski rewizję celów w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej na lata 2017, 2018 i 2019 zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 390/2013***(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 7121)***(Jedynie teksty w języku angielskim, bułgarskim, maltańskim i polskim są autentyczne)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ państwa członkowskie przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („FAB”), zawierające, odpowiednio, wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu FAB, zgodne z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii.
- (2) Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2015/348 ⁽³⁾, w której stwierdzono m.in., że lokalne cele Malty, Bułgarii i Polski w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, zawarte w planach skuteczności działania Blue Med FAB, Dunajskiego FAB i Bałtyckiego FAB są zgodne ze stosownymi ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania na drugi okres odniesienia (2015–2019).
- (3) W 2016 r. Malta, Bułgaria i Polska zwróciły się, zgodnie z art. 17 ust. 1 w związku z art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, o zezwolenie przez Komisję na rewizję lokalnych docelowych parametrów efektywności kosztowej na lata 2017, 2018 i 2019. Państwa członkowskie wyjaśniły, że poniosły szkody na skutek zmian w przepływach ruchu spowodowanych przez kryzysy geopolityczne, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania zawierających te cele, i które mają wpływ na ich obliczanie. Bułgaria i Polska dostarczyły dodatkowo dowody (uzyskane na podstawie sprawozdania z monitorowania wyników i dodatkowych dokumentów), z których ich zdaniem wynika, że początkowe założenia i przesłanki użyte do ustalenia początkowych ogólnounijnych parametrów docelowych przestały być aktualne.
- (4) Dokumentacja przedłożona przez trzy państwa członkowskie była przedmiotem oceny przeprowadzonej przez organ weryfikujący skuteczność działania („PRB”), którego zadaniem jest wspieranie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Sprawozdania z oceny przedłożono Komisji w dniu 29 listopada 2016 r.
- (5) Na podstawie oceny dokumentacji Komisja uważa, że Malta, Bułgaria i Polska przedstawiły wystarczające dowody na poparcie wniosku o dokonanie rewizji lokalnych parametrów docelowych efektywności kosztowej na lata 2017, 2018 i 2019.
- (6) W odniesieniu do Malty, w 2015 r. próg alarmowy ustanowiony w odniesieniu do różnic między ruchem planowanym i faktycznym, określony w planie skuteczności działania Blue Med FAB, został osiągnięty i w znacznym stopniu przekroczony. Faktyczny ruch w 2015 r. był o 35,2 % większy od planowanego. W związku z zamknięciem libijskiego rejonu informacji powietrznej („FIR”), ruch wschód-zachód znad Libii

⁽¹⁾ Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/348 z dnia 2 marca 2015 r. dotycząca zgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii (Dz.U. L 60 z 4.3.2015, s. 55).

zaczął przepływać przez FIR Malty. Sytuacja geopolityczna w Syrii i Iraku, problemy bezpieczeństwa na Synaju i kwestie zdolności w FIR Nikozji i FIR Aten spowodowały przekierowanie ruchu do i z krajów Bliskiego Wschodu na FIR Malty, zwiększając tym samym ruch. W związku z tym uznaje się, że próg alarmowy został osiągnięty z powodu okoliczności, których w momencie przyjmowania planów skuteczności działania nie można było przewidzieć, i które są nie do przewyższenia przez Maltę i poza jej kontrolą, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.

- (7) Również w odniesieniu do Bułgarii, w 2015 r. próg alarmowy ustanowiony w odniesieniu do różnic między ruchem planowanym i faktycznym, określony w planie skuteczności działania Dunajskiego FAB, został osiągnięty. Faktyczny ruch w 2015 r. był o 22,7 % większy od planowanego. Niemożność ustalania planów lotu na dużych fragmentach wschodniej części przestrzeni powietrznej Ukrainy, a także Morza Czarnego spowodowała znaczne zmiany w przepływach ruchu. Chociaż kryzys miał miejsce w 2014 r., trwał on dłużej i miał dalej idące skutki dla ruchu w bułgarskiej przestrzeni powietrznej niż początkowo przewidywano. Wpływ na przepływ ruchu w bułgarskiej przestrzeni powietrznej miało też zmniejszenie popytu na przewozy między Federacją Rosyjską a Turcją oraz wzajemny zakaz przelotu statków powietrznych zarejestrowanych odpowiednio na Ukrainie i w Federacji Rosyjskiej. W związku z tym uznaje się, że próg alarmowy został osiągnięty z powodu okoliczności, których w momencie przyjmowania planów skuteczności działania nie można było przewidzieć, i które są nie do przewyższenia przez Bułgarię i poza jej kontrolą oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (8) Oprócz tego założenia Bułgarii dotyczące kosztów określone w planie skuteczności działania Dunajskiego FAB, w szczególności w odniesieniu do obsady stanowisk, przestały być aktualne w świetle zwiększenia natężenia ruchu i zbliżającego się otwarcia nowego portu lotniczego w Turcji, które wymaga zmian w bułgarskiej przestrzeni powietrznej. Uznaje się zatem, że pierwotne dane, założenia i przesłanki w odniesieniu do kosztów, na podstawie których początkowo ustalono cele w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, przestały być aktualne, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (9) W 2015 r. został również osiągnięty próg alarmowy ustanowiony w odniesieniu do różnic między ruchem planowanym i faktycznym, określony w planie skuteczności działania dla Bałtyckiego FAB w odniesieniu do Polski. Faktyczny ruch w 2015 r. był o 11,1 % mniejszy od planowanego. Niemożność ustalania planów lotu na dużej części przestrzeni powietrznej wschodniej części Ukrainy, a także Morza Czarnego spowodowała znaczne zmiany w przepływach ruchu. Chociaż kryzys miał miejsce w 2014 r., trwał on dłużej i miał dalej idące skutki dla ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej niż początkowo przewidywano. Wpływ na przepływ ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej miało też ogólne zmniejszenie popytu na przewozy do i z Federacji Rosyjskiej, a w szczególności między Federacją Rosyjską a Turcją, jak również wzajemny zakaz przelotu statków powietrznych zarejestrowanych odpowiednio na Ukrainie i w Federacji Rosyjskiej. W związku z tym uznaje się, że próg alarmowy został osiągnięty z powodu okoliczności, których w momencie przyjmowania planów skuteczności działania nie można było przewidzieć, i które są nie do przewyższenia przez Polskę i poza jej kontrolą, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (10) Ponadto założenia Polski dotyczące kosztów, określone w planie skuteczności działania Bałtyckiego FAB, były błędne. Błędne założenia dotyczące kosztów dotyczyły głównie kosztów operacyjnych, zwłaszcza kosztów personelu oraz inwestycji, w tym kosztów kapitału oraz kosztów amortyzacji, w kontekście dużego zakresu projektów związanych z restrukturyzacją i sektoryzacją przestrzeni powietrznej oraz konieczności poprawy zarządzania bezpieczeństwem oraz zapewnienia w przyszłości osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa. Uznaje się zatem, że pierwotne dane, założenia i przesłanki w odniesieniu do kosztów, na podstawie których początkowo ustalono cele w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej, przestały być aktualne, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (11) Malta, Bułgaria i Polska powinny zatem mieć możliwość rewizji swoich lokalnych parametrów docelowych w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej, w zakresie, w jakim jest to konieczne w świetle okoliczności powodujących przekroczenie progu alarmowego i dowodów wykazujących, że pierwotne dane, założenia i przesłanki użyte do ustalenia początkowych ogólnounijnych docelowych parametrów przestały być aktualne.
- (12) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013, po wyrażeniu przez Komisję zgody na rewizję odpowiednich celów, zainteresowane państwa członkowskie mogą dokonać rewizji tych celów i w oparciu o zrewidowane cele przedłożyć Komisji zmienione plany skuteczności działania do oceny ich zgodności z ogólnounijnymi parametrami docelowymi dla drugiego okresu odniesienia.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Bułgaria, Malta i Polska mogą dokonać rewizji swoich lokalnych parametrów docelowych w zakresie skuteczności działania w kluczowym obszarze działania dotyczącym efektywności kosztowej dla lat 2017, 2018 i 2019, określonych odpowiednio w Dunajskim, Blue Med i Bałtyckim planach skuteczności działania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Bułgarii, Republiki Malty oraz Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 31 października 2017 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji
