ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/258

ze dne 13. února 2017,

které se týká revidovaných výkonnostních cílů a příslušných opatření zahrnutých do vnitrostátního plánu či plánu funkčních bloků vzdušného prostoru předloženého Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, jež nejsou přiměřené vzhledem k výkonnostním cílům celé Unie na druhé referenční období, a kterým se stanoví povinnosti provedení nápravných opatření

(oznámeno pod číslem C(2017) 728)

(Pouze francouzské, italské a německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Dohodu mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (dále jen „dohoda“) ([1]),

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([2]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ([3]), a zejména na čl. 15 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle nařízení (ES) č. 549/2004, začleněného do dohody, mají členské státy a Švýcarsko přijmout vnitrostátní plány nebo plány pro funkční bloky vzdušného prostoru (FAB), včetně závazných cílů na vnitrostátní úrovni nebo úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, zajišťující soulad s výkonnostními cíli celé Unie. V uvedeném nařízení se rovněž stanoví, že Komise posoudí soulad těchto cílů na základě hodnoticích kritérií zmiňovaných v čl. 11 odst. 6 písm. d). Podrobná pravidla byla v této souvislosti stanovena prováděcím nařízením (EU) č. 390/2013.

(2) Prováděcím rozhodnutím Komise 2014/132/EU ([4]) byly na úrovni celé Unie přijaty výkonnostní cíle na druhé referenční období (2015–2019) v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.

(3) Dne 30. června 2015 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2015/1056 ([5]), kterým se konstatuje nesoulad některých výkonnostních cílů předložených Švýcarskem s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie a kterým se stanoví doporučení k revizi těchto cílů v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů.

(4) Švýcarsko předložilo dne 2. července 2015 revidovaný vnitrostátní plán nebo plán pro funkční bloky vzdušného prostoru zahrnující revidované výkonnostní cíle.

([1]) Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/132/EU ze dne 11. března 2014, kterým se stanoví výkonnostní cíle pro síť uspořádání letového provozu a varovné prahové hodnoty na úrovni Evropské unie na druhé referenční období 2015–2019 (Úř. věst. L 71, 12.3.2014, s. 20).
([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/1056 ze dne 30. června 2015, kterým se konstatuje nesoulad některých cílů zahrnutých do vnitrostátního plánu či plánu funkčních bloků vzdušného prostoru předloženého Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli celé Unie na druhé referenční období a stanoví doporučení pro přezkum těchto cílů (Úř. věst. L 171, 2.7.2015, s. 18).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, jenž má být Komisi podle článku 3 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi svou hodnotící zprávu dne 15. října 2015.

(6) Soulad revidovaných výkonnostních cílů s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie byl posouzen na základě týchž hodnoticích kritérií a metodik, které byly použity při posuzování prvotně předložených výkonnostních cílů, a s ohledem na příslušná opatření učiněná Švýcarskem pro zajištění souladu výkonnostních cílů s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie.

(7) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, byl posouzen soulad revidovaných cílů předložených Švýcarskem v plánu výkonnosti pro blok FABEC pro míru zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (ATFM) v souladu se zásadou stanovenou v bodě 4 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 s použitím příslušných referenčních hodnot pro kapacitu funkčního bloku vzdušného prostoru, jejichž uplatnění zajišťuje splnění výkonnostního cíle na úrovni Unie a jež byly vypočítány manažerem struktury vzdušného prostoru a uvedeny v operačním plánu sítě (2014–2018/2019) v jeho nejnovější verzi (dále jen „operační plán sítě“). Uvedené posouzení prokázalo, že cíle nejsou v souladu s příslušnými referenčními hodnotami, a proto nejsou v souladu s příslušným výkonnostním cílem pro celou Unii. Kromě toho jsou příslušná opatření přijatá Švýcarskem nedostatečná, protože jim chybí konkrétní harmonogramy s konkrétními milníky, a tudíž nejsou přiměřená vzhledem k revizi cílů, jichž má být dosaženo.

(8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, byly posouzeny cíle vyjádřené ve stanovených jednotkových nákladech na traťové navigační služby předložené Švýcarskem v plánu výkonnosti pro blok FABEC v souladu se zásadami stanovenými v bodě 5 ve spojení s bodem 1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, se zohledněním trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období i během prvního a druhého referenčního období dohromady (2012–2019), počtu výkonových jednotek (prognóza provozu) a výše stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve srovnání s členskými státy s podobným provozním a ekonomickým prostředím. Uvedené posouzení prokázalo, že uvedené revidované cíle nadále nejsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli celé Unie, a to z níže uvedených důvodů. Kromě toho jsou příslušná opatření přijatá Švýcarskem nedostatečná, protože jim chybí konkrétní harmonogramy s konkrétními milníky, a tudíž nejsou přiměřená vzhledem k revizi cílů, jichž má být dosaženo.

(9) Pokud jde o Švýcarsko, jeho revidované cíle jsou založeny na plánovaném snížení stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v průměru o 1,4 % ročně během druhého referenčního období. To je podstatně méně než cílové snížení průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období v celé Unii (– 3,3 % za rok). Ani po dobu prvního i druhého referenčního období dohromady se plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby nesnižují v souladu s trendem celé Unie (– 0,8 % oproti – 1,7 %). Cíl pro rok 2019 vychází z plánovaných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v roce 2019, které výrazně (+ 28,1 %) převyšují průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby u členských států s podobným provozním a ekonomickým prostředím, jaké má Švýcarsko, a které jsou přibližně o 38 % vyšší, než je výkonnostní cíl pro celou Unii v roce 2019. Kromě toho jsou plánované stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v roce 2015 o 4,1 % vyšší, než byly skutečné náklady v roce 2014. Švýcarsko navíc při revizi svých cílů neupravilo směrem dolů své stanovené náklady na traťové navigační služby a pouze upravilo směrem nahoru odhad provozu vyjádřený ve výkonových jednotkách.

(10) Je proto třeba, aby Komise vydala rozhodnutí ohledně potřeby nápravných opatření, která mají dotčené členské státy přijmout, aby zajistily, že jejich vnitrostátní dozorové orgány navrhnou revidované výkonnostní cíle, které budou řešit zbývající nedostatky popsané v tomto rozhodnutí. Pokud jde o oblast týkající se efektivity nákladů, v souladu s čl. 15 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 by měl být uveden návrh takových nápravných opatření, a to na základě zjištěných důvodů nedostatků a příslušných výkonnostních cílů pro celou Unii. Podle nařízení (ES) č. 549/2004, začleněného do dohody, a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 by Švýcarsko mělo kromě přijetí nápravných opatření sdělit Komisi údaje prokazující soulad s tímto rozhodnutím. Oboje by mělo být Komisi sděleno do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

(11) Za účelem řešení nedostatků v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity by mělo být zajištěno, aby nápravná opatření vedla k revidovaným výkonnostním cílům, které budou v souladu s referenčními hodnotami pro kapacitu daného funkčního bloku vzdušného prostoru uvedenými v operačním plánu sítě.

(12) Za účelem řešení nedostatků v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů by mělo být zajištěno, aby nápravná opatření vedla k revidovaným výkonnostním cílům.

(13) Komise toto rozhodnutí se Švýcarskem konzultovala v souladu s čl. 19 odst. 2 dohody.

(14) Výbor pro jednotné nebe nevydal stanovisko. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí akt a předseda předložil návrh prováděcího aktu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů, které jsou uvedeny v příloze I, a příslušná opatření obsažená v revidovaném plánu výkonnosti pro blok FABEC předloženém Švýcarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, začleněného do dohody, nejsou přiměřené vzhledem k výkonnostním cílům pro celou Unii pro druhé referenční období stanoveným v prováděcím rozhodnutí 2014/132/EU.

Článek 2

Švýcarsko s ohledem na blok FABEC přijme nápravná opatření, pokud jde o jeho výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů, přičemž je třeba vzít v úvahu návrh uvedený v příloze II.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Švýcarské konfederaci.

V Bruselu dne 13. února 2017.

Za Komisi
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA I

Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a efektivity nákladů zahrnuté do revidovaného vnitrostátního plánu či plánu funkčních bloků vzdušného prostoru předloženého Švýcarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, které nejsou přiměřené vzhledem k výkonnostním cílům celé Unie na druhé referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Míra zpoždění na trati z důvodu uspořádání toku letového provozu (ATFM): minuty/let

ČLENSKÝ STÁT	FAB	CÍLOVÁ TRAŤOVÁ KAPACITA FAB				
		2015	2016	2017	2018	2019
[Belgie/Lucemb.]	FABEC	0,48	0,49	0,48	0,47	V souladu (0,43)
[Francie]						
[Německo]						
[Nizozemsko]						
Švýcarsko						

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Legenda:

Ozn.	Položka	Jednotky
(A)	Celkové stanovené náklady na traťové navigační služby	(v nominálním vyjádření a v národní měně)
(B)	Míra inflace	(%)
(C)	Index inflace	(100 = 2009)
(D)	Celkové stanovené náklady na traťové navigační služby	(v reálných cenách roku 2009 a v národní měně)
(E)	Celkové traťové výkonové jednotky	(TSU)
(F)	Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové navigační služby	(v reálných cenách roku 2009 a v národní měně)

FABEC

Oblast zpoplatnění: Švýcarsko – měna: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	158 188 309	156 222 383	157 901 505	157 939 446	159 353 943
(B)	– 1,00 %	0,00 %	0,50 %	1,00 %	1,00 %
(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	1 537 031
(F)	**109,89**	**107,24**	**106,37**	**103,79**	**102,05**

PŘÍLOHA II

NÁVRH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

Následující návrh nápravných opatření v oblasti efektivity nákladů lze uskutečnit v krátkodobém horizontu, přičemž zohledňuje vzájemnou provázanost se zbývajícími klíčovými oblastmi výkonnosti a investičními možnostmi.

Návrh nápravných opatření:

Provoz: V červenci 2015 Švýcarsko ve srovnání s informacemi uvedenými v původním plánu výkonnosti již upravilo směrem nahoru provoz plánovaný na druhé referenční období (v průměru + 3,5 %), čímž se prognóza plánovaného provozu dostává mezi nízký a základní scénář služby STATFOR z února 2015. Nicméně na základě skutečného provozu za rok 2015 a poslední prognózy poskytnuté službou STATFOR (únor 2016) se navrhuje, aby byl plánovaný provoz dále upraven směrem nahoru tak, aby odrážel nejnovější dostupné informace.

Upravení plánovaného provozu pro roky 2018 a 2019 by například vedlo k trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během druhého referenčního období ve výši – 2,3 % ročně, což je blíže trendu celé Unie (– 3,3 % ročně) a k trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby během prvního i druhého referenčního období dohromady o – 1,4 % ročně, což je blíže cíli pro celou Unii (– 1,7 % ročně).