ODLUKE

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/258

od 13. veljače 2017.

o revidiranim ciljevima izvedbe i odgovarajućim mjerama uključenima u plan na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora koji je Švicarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, a koji nije odgovarajući u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije za drugo referentno razdoblje, te o utvrđivanju obveza za korektivne mjere

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 728)

(Vjerodostojni su samo tekstovi na francuskom, njemačkom i talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Sporazum između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu („Sporazum") ([1]),

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([2]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (c),

uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 390/2013 od 3. svibnja 2013. o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije ([3]), a posebno njezin članak 15. stavak 3.,

budući da:

(1) U skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004, kako je ona ugrađena u Sporazum, države članice i Švicarska trebale bi donijeti planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora („FAB"), uključujući obvezujuće nacionalne ciljeve ili ciljeve na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, pri čemu se osigurava usklađenost s ciljevima performansi na razini Unije. Tom je Uredbom predviđeno i da Komisija ocjenjuje usklađenost tih ciljeva na temelju mjerila za ocjenu iz članka 11. stavka 6. točke (d). Detaljna pravila u tom pogledu utvrđena su u Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013.

(2) Ciljevi performansi na razini Unije u ključnim područjima performansi povezanima sa sigurnošću, zaštitom okoliša, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću za drugo referentno razdoblje (2015. – 2019.) doneseni su Provedbenom odlukom Komisije 2014/132/EU ([4]).

(3) Komisija je 30. lipnja 2015. donijela Provedbenu odluku (EU) 2015/1056 ([5]) o nedosljednosti određenih ciljeva performansi koje je dostavila Švicarska s ciljevima performansi na razini Unije te je utvrdila preporuke za revidiranje tih ciljeva u ključnim područjima performansi povezanima s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću.

(4) Švicarska je 2. srpnja 2015. dostavila revidirani nacionalni plan ili plan funkcionalnih blokova zračnog prostora koji uključuje revidirane ciljeve performansi.

([1]) SL L 114, 30.4.2002., str. 73.
([2]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1.
([3]) SL L 128, 9.5.2013., str. 1.
([4]) Provedbena odluka Komisije 2014/132/EU od 11. ožujka 2014. kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom i granične vrijednosti za upozoravanje za drugo referentno razdoblje od 2015. do 2019. godine (SL L 71, 12.3.2014., str. 20.).
([5]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/1056 od 30. lipnja 2015. o neusklađenosti određenih ciljeva uključenih u planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora koje je Švicarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća s ciljevima performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje te o donošenju preporuka za reviziju tih ciljeva (SL L 171, 2.7.2015., str. 18.).

(5) Tijelo za reviziju izvedbe, koje je zaduženo pomagati Komisiji u provedbi plana performansi u skladu s člankom 3. Provedbene uredbe (EU) br. 390/2013, podnijelo je izvješće o ocjenjivanju Komisiji 15. listopada 2015.

(6) Revidirani ciljevi performansi ocijenjeni su u odnosu na sukladnost s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija i metodologija za ocjenjivanje koji su bili korišteni i pri ocjenjivanju prvotno dostavljenih ciljeva performansi te su pritom u obzir uzete odgovarajuće mjere koje je Švicarska poduzela kako bi osigurala sukladnost ciljeva performansi s ciljevima performansi na razini Unije.

(7) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, sukladnost revidiranih ciljeva koje je dostavila Švicarska, kao što je propisano u planu performansi FABEC-a, u vezi s kašnjenjima na ruti u okviru upravljanja protokom zračnog prometa (ATFM) ocijenjena je u skladu s načelom utvrđenim u točki 4. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013 upotrebom odgovarajućih referentnih vrijednosti na razini FAB-a za kapacitet kojima se, ako se primjenjuju, u cijeloj Uniji osigurava ispunjenje cilja performansi na razini Unije, koje je izračunao upravitelj mreže te su navedene u posljednjoj verziji plana mrežnih operacija (2014. – 2018./2019.). Iz te je ocjene vidljivo da ti ciljevi nisu usklađeni s odgovarajućim referentnim vrijednostima i stoga nisu u skladu s relevantnim ciljem performansi na razini Unije. Osim toga, odgovarajuće mjere koje je poduzela Švicarska nedovoljne su jer ne sadržavaju konkretne rokove s posebnim ključnim koracima te stoga nisu odgovarajuće u pogledu revizije ciljeva koje treba postići.

(8) Kad je riječ o ključnom području performansi u vezi s troškovnom učinkovitošću, ciljevi koje je dostavila Švicarska izraženi u utvrđenim jediničnim troškovima na ruti, kao što je propisano u planu performansi FABEC-a, ocijenjeni su u skladu s načelima utvrđenima u točki 5. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) br. 390/2013, a u vezi s njegovom točkom 1., pri čemu su uzeti u obzir trend utvrđenih jediničnih troškova na ruti u odnosu na drugo referentno razdoblje i kombinirano razdoblje prvog i drugog referentnog razdoblja (2012. – 2019.), broj jedinica usluga (prognoza prometa) i razina utvrđenih jediničnih troškova na ruti u usporedbi s državama članicama sa sličnim operativnim i ekonomskim okružjem. Iz te se ocjene vidjeti da ti revidirani ciljevi i dalje nisu usklađeni s odgovarajućim ciljem performansi na razini Unije, što je obrazloženo u nastavku. Osim toga, odgovarajuće mjere koje je poduzela Švicarska nedovoljne su jer ne sadržavaju konkretne rokove s posebnim ključnim koracima te stoga nisu odgovarajuće u pogledu revizije ciljeva koje treba postići.

(9) Kad je riječ o Švicarskoj, njezini se revidirani ciljevi temelje na planiranom smanjenju utvrđenih jediničnih troškova na ruti u drugom referentnom razdoblju za prosječno 1,4 % godišnje. To je znatno niže od planiranog smanjenja prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti na razini Unije u drugom referentnom razdoblju (– 3,3 % godišnje). Uz to tijekom kombiniranog se razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja planirani utvrđeni jedinični troškovi na ruti ne smanjuju u skladu s trendom na razini Unije (– 0,8 % u odnosu na – 1,7 %). Cilj za 2019. temelji se na planiranim utvrđenim jediničnim troškovima na ruti u 2019. koji su znatno viši (+ 28.1 %) od prosječnih utvrđenih jediničnih troškova na ruti nastalih državama članicama čije je operativno i gospodarsko okruženje slično švicarskom, odnosno koji su otprilike 38 % viši od cilja performansi na razini Unije za 2019. Nadalje, planirani utvrđeni jedinični troškovi na ruti za 2015. viši su za 4,1 % od stvarnih troškova u 2014. Osim toga, Švicarska pri revidiranju svojih ciljeva nije na niže revidirala svoje utvrđene troškove na ruti, nego je samo na više revidirala prognozirani promet izražen u jedinicama usluge.

(10) Stoga je primjereno da Komisija izda odluku o nužnim mjerama koje trebaju donijeti predmetne države članice kako bi osigurale da njihova nacionalna nadzorna tijela predlože revidirane ciljeve performansi u kojima će se uzeti u obzir preostale neusklađenosti utvrđene ovom Odlukom. Kad je riječ o području troškovne učinkovitosti, prijedlog takvih korektivnih mjera trebalo bi opisati, u skladu s člankom 15. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) br. 390/2013, s obzirom na razloge utvrđenih nedostataka i odgovarajuće ciljeve performansi na razini Unije. U skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004, kako je ona ugrađena u Sporazum, i Provedbenom uredbom (EU) br. 390/2013 Švicarska bi trebala, uz donošenje korektivnih mjera, Komisiji dostaviti elemente iz kojih se vidjeti sukladnost s ovom Odlukom. Oboje treba dostaviti Komisiji u roku od dva mjeseca od priopćenja ove Odluke.

(11) Kako bi se uklonile neusklađenosti u odnosu na ključno područje performansi povezano s kapacitetom, korektivnim bi se mjerama trebali ostvariti revidirani ciljevi performansi koji su u skladu s referentnim vrijednostima na razini FAB-a za kapacitet utvrđenima u planu mrežnih operacija.

(12) Kako bi se uklonile neusklađenosti u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, korektivnim bi se mjerama trebali revidirati ciljevi performansi.

(13) Komisija se o ovoj Odluci savjetovala sa Švicarskom, u skladu s člankom 19. stavkom 2. Sporazuma.

(14) Odbor za jedinstveno nebo nije dostavio mišljenje. Provedbeni akt smatrao se potrebnim te je predsjednik podnio njegov nacrt žalbenom odboru na daljnje razmatranje. Žalbeni odbor nije dostavio mišljenje,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi u pogledu ključnih područja performansi povezanih s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću, navedeni u Prilogu I., i odgovarajuće mjere uključene u revidirani plan performansi FABEC-a koji je dostavila Švicarska u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 nisu odgovarajući za postizanje ciljeva performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje iz Provedbene odluke 2014/132/EU.

Članak 2.

Švicarska mora u pogledu FABEC-a poduzeti korektivne mjere u pogledu svojih ciljeva performansi u ključnim područjima performansi u vezi s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću i pritom u obzir uzeti prijedloge iz Priloga II.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Švicarskoj Konfederaciji.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. veljače 2017.

Za Komisiju
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOG I.

Ciljevi performansi u ključnim područjima performansi povezanima s kapacitetom i troškovnom učinkovitošću uključeni u revidirane planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora koje je dostavila Švicarska u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 koji nisu odgovarajući u odnosu na ciljeve performansi na razini Unije za drugo referentno razdoblje

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S KAPACITETOM

Kašnjenja na ruti u okviru ATFM-a u minutama po letu

DRŽAVA ČLANICA	FAB	CILJ KAPACITETA NA RUTI ZA ODREĐENI FAB				
		2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
[Belgija/Luksemburg]	FAB EC	0,48	0,49	0,48	0,47	Dosljedno (0,43)
[Francuska]						
[Njemačka]						
[Nizozemska]						
Švicarska						

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Legenda:

Ključno područje	Naziv	Jedinice
(A)	ukupni utvrđeni troškovi na ruti	(u nominalnim iznosima i nacionalnoj valuti)
(B)	stopa inflacije	(%)
(C)	indeks inflacije	(100 = 2009.)
(D)	ukupni utvrđeni troškovi na ruti	(u realnim cijenama 2009. i nacionalnoj valuti)
(E)	ukupne jedinice usluga na ruti	(TSU-ovi)
(F)	utvrđeni jedinični trošak na ruti (DUC)	(u realnim cijenama 2009. i nacionalnoj valuti)

FAB EC

Naplatna zona: Švicarska – valuta: 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**

PRILOG II.

PRIJEDLOG KOREKTIVNIH MJERA

U nastavku je naveden prijedlog korektivnih mjera u području povezanom s troškovnom učinkovitošću koje se mogu provesti u kratkom roku, uzimajući u obzir međuovisnosti s preostalim ključnim područjima performansi i mogućnosti za ulaganja.

Prijedlozi korektivnih mjera:

Zračni promet: Švicarska je u odnosu na informacije navedene u prvotnom planu performansi već u srpnju 2015. na višu vrijednost revidirala zračni promet planiran tijekom drugog referentnog razdoblja (za prosječno + 3,5 %) i time prognozu planiranog zračnog prometa prilagodila na vrijednost između konzervativnog i osnovnog scenarija STATFOR-a iz veljače 2015. Međutim, na temelju stvarnog zračnog prometa 2015. i najnovije prognoze koju je u veljači 2016. izradio STATFOR predlaže se da se planirani zračni promet dodatno revidira na više kako bi se u obzir uzele najnovije dostupne informacije.

Prilagodbom planiranog zračnog prometa za 2018. i 2019. stvorili bi se, primjerice, trend utvrđenih jediničnih troškova na ruti za drugo referentno razdoblje od – 2,3 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 3,3 % godišnje), i trend utvrđenih jediničnih troškova tijekom kombiniranog razdoblja prvog i drugog referentnog razdoblja od – 1,4 % godišnje, što je bliže trendu na razini Unije (– 1,7 % godišnje).