ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/1782

ze dne 15. listopadu 2018,

kterým se povoluje revize cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů na roky 2018 a 2019 letových navigačních služeb Rumunska a Portugalska v souladu s čl. 17 odst. 1 nařízení (EU) č. 390/2013

(oznámeno pod číslem C(2018) 7486)

(Pouze rumunské a portugalské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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 ([1]), a zejména na čl. 17 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([2]) mají členské státy přijmout vnitrostátní plány nebo plány funkčních bloků vzdušného prostoru (dále také „FAB“), včetně závazných cílů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, zajišťující soulad s výkonnostními cíli na úrovni celé Unie.

(2) Komise přijala prováděcí rozhodnutí (EU) 2015/348 ([3]), které mimo jiné stanoví, že místní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů Rumunska a Portugalska zahrnuté do plánů výkonnosti Danube FAB a South-West FAB v uvedeném pořadí jsou v souladu s výkonnostními cíli celé Unie na druhé referenční období (2015–2019).

(3) V roce 2017 Rumunsko a Portugalsko v souladu s čl. 17 odst. 1 ve spojení s čl. 19 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 požádaly Komisi o souhlas s revizí cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby a na letištní a přibližovací služby na roky 2018 a 2019.

(4) Dokumentace předložená Rumunskem a Portugalskem byla posouzena orgánem pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle článku 3 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013. Zpráva o posouzení týkající se Rumunska byla předložena Komisi dne 13. dubna 2018 a další aktualizace byla poskytnuta dne 31. srpna 2018. Zpráva o posouzení týkající se Portugalska byla Komisi předložena dne 2. srpna 2018.

(5) Rumunsko a Portugalsko vysvětlily, že jejich služby byly ovlivněny změnami v dopravních tocích způsobenými geopolitickými krizemi a příznivějším hospodářským vývojem, než se plánovalo, které nebylo možné předvídat v době přijetí plánů výkonnosti. Kromě toho Rumunsko a Portugalsko předložily důkazy získané na základě zpráv o sledování výkonnosti a dalších dokumentů, které podle jejich názoru dokládají, že původní předpoklady a zdůvodnění, na základě kterých byly stanoveny původní cíle, již neplatí.

(6) Pokud jde o Rumunsko, varovných prahových hodnot stanovených pro rozdíly mezi plánovaným a skutečným provozem v Rumunsku, uvedených v plánu výkonnosti Danube FAB bylo dosaženo u traťového navigačního

([1]) Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1.
([2]) 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) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).
([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/348 ze dne 2. března 2015, kterým se konstatuje soulad některých cílů zahrnutých do vnitrostátních plánů či plánů funkčních bloků vzdušného prostoru předložených podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli celé Unie na druhé referenční období (Úř. věst. L 60, 4.3.2015, s. 55).

provozu za roky 2015 a 2017 a u letištního a přibližovacího provozu za roky 2016 a 2017. Skutečný traťový navigační provoz byl v roce 2015 o 13,9 % vyšší než plánovaný a v roce 2017 o 12,7 % vyšší než plánovaný. Skutečný letištní a přibližovací provoz byl v roce 2016 o 17,5 % vyšší než plánovaný a v roce 2017 o 23,3 % vyšší než plánovaný. Kvůli nedostupnosti letového plánování v rozsáhlých oblastech východní části ukrajinského vzdušného prostoru a Černého moře došlo ke značnému posunu v dopravních tocích. I když tato krize započala již v roce 2014, trvala déle a měla dalekosáhlejší důsledky pro dopravu v rumunském vzdušném prostoru, než se původně předpokládalo. Dopravní toky v rumunském vzdušném prostoru byly rovněž ovlivněny poklesem dopravy mezi Ruskou federací a Tureckem, jakož i vzájemnými zákazy přeletů letadel registrovaných na Ukrajině a v Ruské federaci. Kromě toho hospodářský vývoj v Rumunsku, který byl lepší, než se předpokládalo, vedl k výraznému nárůstu letištního a přibližovacího provozu. Například na letišti Bukurešť se počet pohybů tří největších nízkonákladových dopravců v období let 2014 až 2017 zvýšil o 216 %. Komise má tedy za to, že varovných prahových hodnot bylo dosaženo v důsledku okolností, které nebylo možno v okamžiku přijetí plánů výkonnosti předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu Rumunska, a že podmínky čl. 17 odst. 1 písm. b) a čl. 19 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 byly splněny.

(7) Pokud jde o Portugalsko, varovných prahových hodnot stanovených pro rozdíly mezi plánovaným a skutečným provozem v Portugalsku, uvedených v plánu výkonnosti South-West FAB bylo dosaženo u traťového navigačního provozu a letištního a přibližovacího provozu za roky 2016 a 2017. Skutečný traťový navigační provoz byl v roce 2016 o 13 % vyšší než plánovaný a v roce 2017 o 21 % vyšší než plánovaný. Skutečný letištní a přibližovací provoz byl v roce 2016 o 16,2 % vyšší než plánovaný a v roce 2017 o 28,9 % vyšší než plánovaný. Politická nestabilita v severoafrickém regionu vedla k přesunu rekreačního provozu do různých destinací, a to včetně Portugalska a Kanárských ostrovů, což mělo za následek zvýšení traťového navigačního provozu v portugalském vzdušném prostoru. Kromě toho neočekávaný nárůst provozu nízkonákladových a charterových dopravců, kteří v období mezi lety 2014 a 2017 vykazovali dvouciferné míry růstu, vedl ke značnému nárůstu v letištním a přibližovacím provozu. Komise má tedy za to, že varovných prahových hodnot bylo dosaženo v důsledku okolností, které nebylo možno v okamžiku přijetí plánů výkonnosti předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu Portugalska, a že podmínky čl. 17 odst. 1 písm. b) a čl. 19 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 byly splněny.

(8) Kromě toho předpoklady Rumunska ohledně nákladů, zejména pokud jde o personální zajištění, uvedené v plánu výkonnosti Danube FAB již nejsou platné vzhledem k nárůstu provozu a nárůstu složitosti provozu způsobeným vyšší koncentrací dopravních toků. Na jaře 2016 se skutečně mělo za to, že k přizpůsobení se přesunu v dopravních tocích jsou nezbytné změny ve struktuře vzdušného prostoru na rozhraní mezi Rumunskem, Bulharskem a Tureckem, které následně vedly k větší složitosti provozu v severní části rumunského vzdušného prostoru. Komise má tedy za to, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, pokud jde o náklady, které byly použity ke stanovení původních cílů v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů, již nejsou platné a že podmínky čl. 17 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 byly splněny.

(9) Kromě toho předpoklady Portugalska ohledně nákladů, zejména pokud jde o personální zajištění, uvedené v plánu výkonnosti South-West FAB již nejsou platné vzhledem k nárůstu provozu. Opatření dohodnutá ohledně plánu kapacity portugalského poskytovatele letových navigačních služeb za účelem zmírnění dopadu nárůstu provozu vyžadují značný počet dalších pracovníků. Komise má tedy za to, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, pokud jde o náklady, které byly použity ke stanovení původních cílů v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů, již nejsou platné a že podmínky čl. 17 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 byly splněny.

(10) Na základě posouzení obdržené dokumentace je Komise toho názoru, že Rumunsko a Portugalsko předložily dostatečné důkazy na podporu žádosti o revizi svých místních cílů v oblasti efektivity nákladů na roky 2018 a 2019.

(11) Rumunsko a Portugalsko proto smějí revidovat své místní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů u traťových navigačních služeb a u letištních a přibližovacích služeb na roky 2018 a 2019, a to v rozsahu nezbytném k řešení situace, které způsobila, že bylo dosaženo varovných prahových hodnot, a na základě důkazů, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které vedly ke stanovení původních cílů, již neplatí.

(12) V souladu s prováděcím nařízením (EU) č. 390/2013 poté, co Komise povolí Rumunsku a Portugalsku revidovat příslušné cíle, mohou Rumunsko a Portugalsko revizi těchto cílů provést a měly by předložit pozměněné plány výkonnosti vycházející z revidovaných cílů Komisi, aby posoudila jejich soulad s výkonnostními cíli celé Unie na druhé referenční období.

(13) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Rumunsko a Portugalsko mohou revidovat své místní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů u traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb na roky 2018 a 2019. Pokud se rozhodnou tak učinit, předloží v uvedeném pořadí pozměněný plán výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru Danube a pozměněný plán výkonnosti funkčního bloku vzdušného prostoru South-West, které stanoví uvedené revidované místní cíle.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice a Rumunsku.

V Bruselu dne 15. listopadu 2018.

Za Komisi
Violeta BULC
členka Komise