# AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2018/1782

**af 15. november 2018**

**om tilladelse til revision af målene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for 2018 og 2019 for luftfartstjenester i Rumænien og Portugal i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, i forordning (EU) nr. 390/2013**

*(meddelt under nummer C(2018) 7486)*

**(Kun den rumænske og den portugisiske udgave er autentiske)**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner ([1]), særlig artikel 17, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ([2]) skal medlemsstaterne vedtage planer for nationale eller funktionelle luftrumsblokke (»FAB«), der omfatter bindende nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke, hvormed der sikres overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål.

(2) Kommissionen har vedtaget gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/348 ([3]), hvori det bl.a. er fastsat, at Rumæniens og Portugals lokale mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, der er omfattet af præstationsplanerne for hhv. Donau FAB og South-West FAB, stemte overens med de EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode (2015-2019).

(3) I 2017 anmodede Rumænien og Portugal i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, sammenholdt med artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 Kommissionen om tilladelse til at revidere deres lokale omkostningseffektivitetsmål for 2018 og 2019 for *en-route*- og terminaltrafik.

(4) Den dokumentation, der er fremlagt af Rumænien og Portugal, blev vurderet af præstationsvurderingsorganet, der i henhold til artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 har til opgave at bistå Kommissionen med gennemførelsen af præstationsordningen. Rapporten fra vurderingen af Rumænien blev indsendt til Kommissionen den 13. april 2018, og der blev gjort yderligere status den 31. august 2018. Rapporten fra vurderingen af Portugal blev indsendt til Kommissionen den 2. august 2018.

(5) Rumænien og Portugal forklarede, at deres tjenester havde været berørt af ændringer i trafikstrømmene, som var forårsaget af en geopolitisk krise og af en mere fordelagtig økonomisk udvikling end planlagt, hvilket var uforudsigeligt på det tidspunkt, hvor præstationsplanerne blev vedtaget. På grundlag af præstationsovervågningsrapporterne og andre dokumenter fremlagde Rumænien og Portugal herudover bevismateriale, der efter deres opfattelse viser, at de oprindelige antagelser og begrundelser, der danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål, ikke længere gælder.

(6) Med hensyn til Rumænien blev den varslingstærskel, der er fastsat for variationer mellem trafikprognosen og den faktiske trafik i præstationsplanerne for Donau FAB, nået for *en-route*-trafikken i 2015 og 2017 og for terminaltrafikken for 2016 og 2017. Den faktiske *en-route*- trafik var 13,9 % højere end planlagt i 2015 og 12,7 % højere end planlagt i 2017. Den faktiske terminaltrafik var 17,5 % højere end planlagt i 2016 og 23,3 % højere end planlagt i 2017. Da der i store dele af luftrummet over den østlige del af Ukraine og Sortehavet ikke var nogen

([1]) EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1.
([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).
([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/348 af 2. marts 2015 om overensstemmelsen mellem visse mål i de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der er forelagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de EU-dækkende præstationsmål i den anden referenceperiode (EUT L 60 af 4.3.2015, s. 55).

flyveplanlægning, ændrede trafikstrømmene sig væsentligt. Selv om krisen fandt sted i 2014, varede den længere og havde mere vidtrækkende konsekvenser for trafikken i det rumænske luftrum end oprindelig forventet. Trafikstrømmene i det rumænske luftrum blev også berørt af den faldende trafikefterspørgsel mellem Den Russiske Føderation og Tyrkiet samt af gensidige forbud mod overflyvninger, der foretages af luftfartøjer registreret i hhv. Ukraine og Den Russiske Føderation. Desuden var den økonomiske udvikling i Rumænien bedre end forventet og førte til betydelige stigninger i terminaltrafikken. F.eks. steg antallet af flyvninger i lufthavnen i Bukarest for de tre største lavprisselskaber med 216 % i årene 2014 til 2017. Kommissionen vurderer derfor, at varslingstærskelværdien blev nået som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen, og som både er uafhjælpelige og uden for Rumæniens kontrol, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.

(7) Hvad angår Portugal blev den varslingstærskelværdi, der er fastsat for variationer mellem trafikprognosen og den faktiske trafik i Portugal, som figurerer i præstationsplanen for South-West FAB, nået for *en-route*- og for terminaltrafik for 2016 og 2017. Den faktiske *en-route*-trafik var 13 % højere end planlagt i 2016 og 21 % højere end planlagt i 2017. Den faktiske terminaltrafik var 16,2 % højere end planlagt i 2016 og 28,9 % højere end planlagt i 2017. Den politiske ustabilitet i Nordafrika-regionen bevirkede, at turisttrafikken skiftede til andre destinationer, herunder Portugal og De Kanariske Øer, hvilket resulterede i en stigning i *en-route*-trafikken i det portugisiske luftrum. Desuden førte en uforudset vækst i flyvninger med lavprisselskaber og charterflyselskaber til betydelige stigninger i terminaltrafikken med tocifrede vækstrater mellem 2014 og 2017. Kommissionen vurderer derfor, at varslingstærskelværdien blev nået som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen, og som både er uafhjælpelige og uden for Portugals kontrol, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.

(8) Herudover gælder Rumæniens omkostningsantagelser, navnlig hvad angår bemanding, jf. præstationsplanen for Donau FAB, ikke længere i betragtning af den øgede mere komplekse trafik som følge af en højere koncentration af trafikstrømme. I foråret 2016 blev det således fundet nødvendigt at ændre luftrumsstrukturen i grænsefladen mellem Rumænien, Bulgarien og Tyrkiet for at dække forskydninger i trafikstrømme, hvilket igen resulterede i højere trafikkompleksitet i den nordlige del af det rumænske luftrum. Kommissionen vurderer derfor, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der med hensyn til omkostninger danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, ikke længere gælder, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.

(9) Herudover gælder Portugals omkostningsantagelser, navnlig hvad angår bemanding, jf. præstationsplanen for South-West FAB, ikke længere i betragtning af den øgede trafik. Faktisk kræves der med de foranstaltninger, der blev vedtaget i forbindelse med kapacitetsplanen for den portugisiske luftfartstjenesteudøver for at mindske trafikstigningens indvirkning, et betydeligt ekstra personale. Kommissionen vurderer derfor, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der med hensyn til omkostninger danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, ikke længere gælder, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.

(10) På grundlag af vurderingen af den modtagne dokumentation finder Kommissionen, at Rumænien og Portugal har fremlagt tilstrækkeligt bevismateriale til støtte for anmodningen om at revidere de lokale omkostningseffektivitetsmål for 2018 og 2019.

(11) Rumænien og Portugal bør derfor gives tilladelse til at revidere deres lokal mål for præstationsområdet omkostningseffektivitet for *en-route*- og terminalluftfartstjenester for 2018 og 2019 i den udstrækning, det er nødvendigt for at håndtere de omstændigheder, der forårsager, at varslingstærskelværdien blev nået og baseret på bevismaterialet for, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der lå til grund for de oprindelige mål, ikke længere gælder.

(12) I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 kan Rumænien og Portugal efter at have fået Kommissionens tilladelse til at revidere de relevante mål revidere de pågældende mål og på grundlag af de reviderede mål indsende ændrede præstationsplaner, for at Kommissionen kan vurdere deres overensstemmelse med de EU-dækkende mål for den anden referenceperiode.

(13) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Rumænien og Portugal kan revidere deres mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for *en-route*- og terminaltjenester for 2018 og 2019. Hvis de beslutter at gøre dette, skal de indsende henholdsvis den ændrede præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok Donau og den ændrede præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok South-West, som skal indeholde de reviderede lokale mål.

*Artikel 2*

Denne afgørelse er rettet til Rumænien og Den Portugisiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. november 2018.

*På Kommissionens vegne*
Violeta BULC
*Medlem af Kommissionen*