ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1782 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Νοεμβρίου 2018

με την οποία επιτρέπεται να αναθεωρηθούν στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας για τα έτη 2018 και 2019 για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας της Ρουμανίας και της Πορτογαλίας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2018) 7486]

(Τα κείμενα στην πορτογαλική και τη ρουμανική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου ([1]), και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), τα κράτη μέλη οφείλουν να καταρτίσουν εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου («FAB»), καθώς και δεσμευτικούς εθνικούς στόχους ή στόχους σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, που εξασφαλίζουν συνοχή με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

(2) Η Επιτροπή εξέδωσε την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/348 ([3]), στην οποία διαπιστώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι οι τοπικοί στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας της Ρουμανίας και της Πορτογαλίας που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων των FAB Danube και FAB South-West, αντίστοιχα, ήταν σύμφωνοι με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (2015-2019).

(3) Το 2017 η Ρουμανία και η Πορτογαλία, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013, ζήτησαν άδεια από την Επιτροπή να αναθεωρήσουν τους τοπικούς στόχους οικονομικής αποδοτικότητας των υπηρεσιών επί διαδρομής και των τερματικών υπηρεσιών για τα έτη 2018 και 2019.

(4) Τα έγγραφα που υπέβαλαν η Ρουμανία και η Πορτογαλία αξιολογήθηκαν από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων («ΦΕΕ»), ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013. Η έκθεση αξιολόγησης για τη Ρουμανία υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 13 Απριλίου 2018 και στις 31 Αυγούστου 2018 προσκομίστηκε μια επιπλέον επικαιροποίηση. Η έκθεση αξιολόγησης για την Πορτογαλία υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 2 Αυγούστου 2018.

(5) Η Ρουμανία και η Πορτογαλία εξήγησαν ότι οι υπηρεσίες τους έχουν επηρεαστεί από αλλαγές στις ροές της εναέριας κυκλοφορίας που οφείλονται σε γεωπολιτικές κρίσεις και στην ευνοϊκότερη της προγραμματισμένης οικονομική ανάπτυξη, οι οποίες δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων. Επιπλέον, η Ρουμανία και η Πορτογαλία προσκόμισαν επίσης αποδεικτικά στοιχεία που ελήφθησαν από τις εκθέσεις παρακολούθησης των επιδόσεων και συμπληρωματικά έγγραφα, τα οποία κατά την άποψή τους αποδεικνύουν ότι δεν ισχύουν πλέον οι παραδοχές και τα σκεπτικά βάσει των οποίων καθορίσθηκαν οι αρχικοί στόχοι.

(6) Όσον αφορά τη Ρουμανία, τα κατώφλια συνέγερσης που είχαν ορισθεί για αποκλίσεις μεταξύ της προγραμματισμένης και της πραγματικής κυκλοφορίας στη Ρουμανία και καθορίζονταν στο σχέδιο επιδόσεων του FAB Danube, σημειώθηκαν στην κυκλοφορία κατά τη διαδρομή για τα έτη 2015 και 2017 και στην κυκλοφορία τερματικής περιοχής

([1]) ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

([3]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/348 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2015, σχετικά με τη συνοχή ορισμένων στόχων περιλαμβανόμενων στα εθνικά σχέδια ή τα σχέδια λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (ΕΕ L 60 της 4.3.2015, σ. 55).

για τα έτη 2016 και 2017. Η πραγματική κυκλοφορία κατά τη διαδρομή ήταν κατά 13,9 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2015 και κατά 12,7 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2017. Η πραγματική κυκλοφορία τερματικής περιοχής ήταν κατά 17,5 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2016 και κατά 23,3 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2017. Η μη διαθεσιμότητα προγραμματισμού πτήσεων για μείζονα τμήματα του ανατολικού μέρους του εναέριου χώρου της Ουκρανίας και της Μαύρης Θάλασσας προκάλεσε σημαντικές αλλαγές στις ροές εναέριας κυκλοφορίας. Μολονότι η κρίση εκδηλώθηκε το 2014, διήρκησε περισσότερο και είχε πιο εκτεταμένες συνέπειες στην εναέρια κυκλοφορία στον εναέριο χώρο της Ρουμανίας απ' ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Οι ροές εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο της Ρουμανίας επηρεάστηκαν επίσης από τη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Τουρκίας, καθώς και από την αμοιβαία απαγόρευση υπερπτήσεων των αεροσκαφών που έχουν αντιστοίχως νηολογηθεί από την Ουκρανία και τη Ρωσική Ομοσπονδία. Επιπλέον, η καλύτερη της αναμενόμενης οικονομική ανάπτυξη στη Ρουμανία οδήγησε σε σημαντικές αυξήσεις της κυκλοφορίας τερματικής περιοχής. Για παράδειγμα, στον αερολιμένα του Βουκουρεστίου, ο αριθμός των κινήσεων των τριών μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους αυξήθηκε κατά 216 % τα έτη 2014 έως 2017. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι τα κατώφλια συνέγερσης σημειώθηκαν λόγω περιστάσεων απρόβλεπτων κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων, οι οποίες είναι ταυτόχρονα ανυπέρβλητες και εκτός του ελέγχου της Ρουμανίας, και ότι τηρήθηκαν οι όροι του άρθρου 17 παράγραφος 1 στοιχείο β) και του άρθρου 19 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

(7) Όσον αφορά την Πορτογαλία, τα κατώφλια συνέγερσης που είχαν τεθεί για αποκλίσεις μεταξύ της προγραμματισμένης και της πραγματικής εναέριας κυκλοφορίας στην Πορτογαλία και καθορίσθηκαν στο σχέδιο επιδόσεων του FAB South-West, σημειώθηκαν στην κυκλοφορία κατά τη διαδρομή και στην κυκλοφορία τερματικής περιοχής τα έτη 2016 και 2017. Η πραγματική κυκλοφορία κατά τη διαδρομή ήταν κατά 13 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2016 και κατά 21 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2017. Η πραγματική κυκλοφορία τερματικής περιοχής ήταν κατά 16,2 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2016 και κατά 28,9 % υψηλότερη της προγραμματισμένης για το 2017. Η πολιτική αστάθεια στην περιοχή της Βόρειας Αφρικής έστρεψε την κυκλοφορία αναψυχής προς διαφορετικούς προορισμούς, μεταξύ των οποίων είναι η Πορτογαλία και οι Κανάριες Νήσοι, με αποτέλεσμα αύξηση της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή στον εναέριο χώρο της Πορτογαλίας. Επιπλέον, η απρόβλεπτη αύξηση των πτητικών λειτουργιών των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και των ναυλωμένων πτήσεων, οι οποίες παρουσίασαν διψήφια ποσοστά αύξησης μεταξύ του 2014 και του 2017, οδήγησε σε σημαντικές αυξήσεις στην κυκλοφορία τερματικής περιοχής. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι τα κατώφλια συνέγερσης οφείλονται σε περιστάσεις απρόβλεπτες κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων οι οποίες είναι ταυτόχρονα ανυπέρβλητες και εκτός του ελέγχου της Πορτογαλίας, καθώς και ότι τηρήθηκαν οι όροι του άρθρου 17 παράγραφος 1 στοιχείο β) και του άρθρου 19 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

(8) Επιπλέον, οι σχετικές με το κόστος παραδοχές της Ρουμανίας, ιδίως όσον αφορά το προσωπικό, που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων του FAB Danube δεν ισχύουν πλέον λόγω της αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας και της αυξημένης πολυπλοκότητάς της που οφείλεται στην υψηλότερη συγκέντρωση ροών εναέριας κυκλοφορίας. Πράγματι, την άνοιξη του 2016, κρίθηκε ότι ήταν απαραίτητο να επέλθουν μεταβολές στη δομή του εναέριου χώρου στη διεπαφή μεταξύ Ρουμανίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας για να ρυθμισθεί η μετατόπιση των ροών εναέριας κυκλοφορίας, η οποία με τη σειρά της οδήγησε σε μεγαλύτερη πολυπλοκότητα στο βόρειο τμήμα του εναέριου χώρου της Ρουμανίας. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι τα αρχικά δεδομένα, παραδοχές και σκεπτικά όσον αφορά το κόστος βάσει των οποίων τέθηκαν οι αρχικοί στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας δεν ισχύουν πλέον, καθώς και ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 17 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

(9) Επιπλέον, οι σχετικές με το κόστος παραδοχές της Πορτογαλίας, ιδίως όσον αφορά το προσωπικό, που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων του FAB South-West δεν ισχύουν πλέον λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας. Πράγματι, τα μέτρα που συμφωνήθηκαν για το σχέδιο χωρητικότητας του πορτογαλικού φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας προκειμένου να μετριαστεί ο αντίκτυπος της αύξησης της κυκλοφορίας απαιτούν σημαντικό αριθμό πρόσθετων εργαζομένων. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι τα αρχικά δεδομένα, παραδοχές και σκεπτικά όσον αφορά το κόστος βάσει των οποίων τέθηκαν οι αρχικοί στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας δεν ισχύουν πλέον, καθώς και ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 17 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

(10) Με βάση την αξιολόγηση των παραληφθέντων εγγράφων, η Επιτροπή κρίνει ότι η Ρουμανία και η Πορτογαλία προσκόμισαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη του αιτήματός τους για αναθεώρηση των τοπικών τους στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τα έτη 2018 και 2019.

(11) Συνεπώς, επιτρέπεται στη Ρουμανία και την Πορτογαλία να αναθεωρήσουν τους στόχους τους σε τοπικό επίπεδο στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τα έτη 2018 και 2019, στον βαθμό που απαιτείται για την αντιμετώπιση των περιστάσεων που προκάλεσαν υπέρβαση των κατωφλίων συνέγερσης και βάσει των στοιχείων που αποδεικνύουν ότι τα αρχικά δεδομένα, παραδοχές και σκεπτικά στα οποία βασίσθηκε ο καθορισμός των αρχικών στόχων δεν ισχύουν πλέον.

(12) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013, αφού η Επιτροπή τους επιτρέψει να αναθεωρήσουν τους σχετικούς στόχους, η Ρουμανία και η Πορτογαλία δύνανται να αναθεωρήσουν τους εν λόγω στόχους και θα πρέπει να υποβάλουν τα τροποποιημένα σχέδια επιδόσεων βάσει των αναθεωρημένων στόχων, ώστε η Επιτροπή να αξιολογήσει τη συνοχή τους με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

(13) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Ρουμανία και η Πορτογαλία δύνανται να αναθεωρήσουν τους στόχους τους σε τοπικό επίπεδο στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών για τα έτη 2018 και 2019. Εάν αποφασίσουν να το πράξουν, υποβάλλουν αντίστοιχα το τροποποιημένο σχέδιο επιδόσεων του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου Danube και το τροποποιημένο σχέδιο επιδόσεων του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου South-West, στα οποία καθορίζονται οι εν λόγω αναθεωρημένοι στόχοι σε τοπικό επίπεδο.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ρουμανία και στη Δημοκρατία της Πορτογαλίας.

Βρυξέλλες, 15 Νοεμβρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Violeta BULC
Μέλος της Επιτροπής