DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2018/1782 DE LA COMMISSION

du 15 novembre 2018

autorisant la révision des objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique pour les années 2018 et 2019 pour les services de navigation aérienne de la Roumanie et du Portugal, conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013

[notifiée sous le numéro C(2018) 7486]

(Les textes en langues roumaine et portugaise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement d'exécution (UE) nº 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau ([1]), et notamment son article 17, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) En vertu du règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ([2]), les États membres sont tenus d'adopter des plans nationaux ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels («FAB») qui comportent des objectifs nationaux ou des objectifs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels contraignants, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.

(2) La Commission a adopté la décision d'exécution (UE) 2015/348 ([3]) qui a établi, entre autres dispositions, que les objectifs locaux dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique de la Roumanie et du Portugal figurant dans les plans de performance du FAB «Danube» et du FAB «SW», respectivement, étaient compatibles avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence (2015-2019).

(3) En 2017, la Roumanie et le Portugal ont demandé, conformément à l'article 17, paragraphe 1, en liaison avec l'article 19, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013, l'autorisation de la Commission pour réviser leurs objectifs locaux d'efficacité économique pour les services de route et les services terminaux pour les années 2018 et 2019.

(4) L'organe d'évaluation des performances, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance conformément à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013, a examiné les documents présentés par la Roumanie et le Portugal. Le rapport d'évaluation pour la Roumanie a été transmis à la Commission le 13 avril 2018, et une mise à jour a été présentée le 31 août 2018. Le rapport d'évaluation pour le Portugal a été transmis à la Commission le 2 août 2018.

(5) La Roumanie et le Portugal ont déclaré avoir été affectés par l'évolution des flux de trafic ayant résulté de crises géopolitiques et par un développement économique plus favorable que prévu, qui étaient imprévisibles au moment de l'adoption des plans de performance. Qui plus est, la Roumanie et le Portugal ont également fourni des éléments, obtenus sur la base des rapports sur le suivi des performances et d'autres documents, attestant selon eux que les hypothèses et les motifs qui ont servi au départ à fixer les objectifs initiaux n'étaient plus valables.

(6) En ce qui concerne la Roumanie, les seuils d'alerte fixés pour des variations entre le trafic prévu et le trafic réel en Roumanie, qui figurent dans le plan de performance du FAB «Danube», ont été atteints en 2015 et en 2017 pour

([1]) JO L 128 du 9.5.2013, p. 1.
([2]) Règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).
([3]) Décision d'exécution (UE) 2015/348 de la Commission du 2 mars 2015 concernant la compatibilité de certains objectifs figurant dans les plans nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence (JO L 60 du 4.3.2015, p. 55).

le trafic en route et en 2016 et en 2017 pour le trafic terminal. Le trafic en route réel était de 13,9 % supérieur aux prévisions en 2015 et de 12,7 % supérieur aux prévisions en 2017. Le trafic terminal réel était de 17,5 % supérieur aux prévisions en 2016 et de 23,3 % supérieur aux prévisions en 2017. L'absence de planification des vols dans de vastes zones de la partie orientale de l'espace aérien de l'Ukraine et de la mer Noire a provoqué des changements notables dans les flux de trafic. Bien qu'elle se soit déclenchée en 2014, cette crise a duré plus longtemps et a eu des conséquences de plus grande ampleur dans l'espace aérien roumain que ce qui était prévu initialement. La baisse de la demande de trafic entre la fédération de Russie et la Turquie, conjuguée à l'interdiction réciproque de survol par des aéronefs immatriculés respectivement en Ukraine et dans la Fédération de Russie, a également eu des effets sur les flux de trafic dans l'espace aérien roumain. Par ailleurs, la Roumanie a connu un développement économique plus favorable que prévu, qui a entraîné une augmentation sensible du trafic terminal. Par exemple, à l'aéroport de Bucarest, le nombre de mouvements des trois plus grands transporteurs à bas prix a augmenté de 216 % entre 2014 et 2017. Dès lors, la Commission estime que les seuils d'alerte ont été atteints en raison de circonstances imprévisibles au moment de l'adoption du plan de performance et qui, à la fois, sont insurmontables et échappent au contrôle de la Roumanie, et que les conditions du point b) de l'article 17, paragraphe 1, et de l'article 19, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013 ont été remplies.

(7) En ce qui concerne le Portugal, les seuils d'alerte fixés pour des variations entre le trafic prévu et le trafic réel au Portugal, qui figurent dans le plan de performance du FAB «SW», ont été atteints en 2016 et en 2017 pour le trafic en route et le trafic terminal. Le trafic en route réel était de 13 % supérieur aux prévisions en 2016 et de 21 % supérieur aux prévisions en 2017. Le trafic terminal réel était de 16,2 % supérieur aux prévisions en 2016 et de 28,9 % supérieur aux prévisions en 2017. La région d'Afrique du Nord étant en proie à l'instabilité politique, le trafic de loisirs a été déplacé vers d'autres destinations, y compris le Portugal et les îles Canaries, ce qui a entraîné une augmentation du trafic en route dans l'espace aérien portugais. En outre, la croissance imprévue des opérations des compagnies charters et à bas coûts, présentant des taux de croissance à deux chiffres entre 2014 et 2017, a entraîné une augmentation importante du trafic terminal. Dès lors, la Commission estime que les seuils d'alerte ont été atteints en raison de circonstances imprévisibles au moment de l'adoption du plan de performance et qui, à la fois, sont insurmontables et échappent au contrôle du Portugal, et que les conditions du point b) de l'article 17, paragraphe 1, et de l'article 19, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013 ont été remplies.

(8) En outre, les hypothèses de coûts de la Roumanie, en ce qui concerne en particulier les effectifs, qui figurent dans le plan de performance du FAB «Danube», ne sont plus valables compte tenu de la hausse du trafic et de l'augmentation de la complexité du trafic résultant d'une concentration plus forte des flux de trafic. En effet, au printemps 2016, il a été jugé nécessaire de modifier la structure de l'espace aérien à l'interface entre la Roumanie, la Bulgarie et la Turquie pour tenir compte du déplacement des flux de trafic, ce qui, à son tour, s'est traduit par une augmentation de la complexité du trafic dans la partie septentrionale de l'espace aérien roumain. La Commission estime par conséquent que les données, hypothèses et motifs de départ en ce qui concerne les coûts, qui ont servi à fixer les objectifs initiaux dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, ne sont plus valables et que les conditions du point a) de l'article 17, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013 ont été remplies.

(9) En outre, les hypothèses de coûts du Portugal, en ce qui concerne en particulier les effectifs, qui figurent dans le plan de performance du FAB «SW», ne sont plus valables compte tenu de la hausse du trafic. En effet, les mesures convenues pour le plan de capacité du prestataire de services de navigation aérienne portugais visant à atténuer l'incidence de l'augmentation du trafic nécessitent un nombre important d'effectifs supplémentaires. La Commission estime par conséquent que les données, hypothèses et motifs de départ en ce qui concerne les coûts, qui ont servi à fixer les objectifs initiaux dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, ne sont plus valables et que les conditions du point a) de l'article 17, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) nº 390/2013 ont été remplies.

(10) En se fondant sur l'analyse des documents reçus, la Commission estime que la Roumanie et le Portugal ont fourni des éléments suffisants à l'appui de la demande de révision de leurs objectifs locaux d'efficacité économique pour les années 2018 et 2019.

(11) La Roumanie et le Portugal sont donc autorisés à réviser leurs objectifs locaux dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, pour les services de navigation aérienne de route et terminaux, pour les années 2018 et 2019, dans la mesure nécessaire pour tenir compte des circonstances qui ont fait que les seuils d'alerte ont été atteints et sur la base des éléments attestant que les données, hypothèses et motifs qui ont servi au départ à fixer les objectifs initiaux ne sont plus valables.

(12) Conformément au règlement d'exécution (UE) nº 390/2013, après avoir été autorisés par la Commission à réviser les objectifs visés, la Roumanie et le Portugal peuvent réviser lesdits objectifs et devraient soumettre les plans de performance modifiés sur la base des objectifs révisés, afin que la Commission évalue leur compatibilité avec les objectifs fixés à l'échelle de l'Union pour la deuxième période de référence.

(13) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Roumanie et le Portugal peuvent réviser leurs objectifs locaux dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique pour les services de route et les services terminaux pour les années 2018 et 2019. S'ils décident de réviser ces objectifs, ils soumettent, respectivement, le plan de performance modifié du bloc d'espace aérien fonctionnel «Danube» et le plan de performance modifié du bloc d'espace aérien fonctionnel «SW», dans lesquels figurent ces objectifs locaux révisés.

Article 2

La Roumanie et la République portugaise sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 novembre 2018.

Par la Commission
Violeta BULC
Membre de la Commission