DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1782 DA COMISSÃO

de 15 de novembro de 2018

que permite objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência para os anos de 2018 e 2019 no que respeita aos serviços de navegação aérea da Roménia e de Portugal, que devem ser revistos em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 390/2013

[notificada com o número C(2018) 7486]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas romena e portuguesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede ([1]), nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), os Estados-Membros devem adotar planos nacionais ou planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), incluindo objetivos nacionais vinculativos ou objetivos a nível dos FAB, que garantam a coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.

(2) A Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2015/348 ([3]) que estabelece, designadamente, que os objetivos locais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência da Roménia e de Portugal, constantes dos planos de desempenho do FAB Danube e do FAB do Sudoeste, respetivamente, eram coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o segundo período de referência (2015-2019).

(3) Em 2017, a Roménia e Portugal solicitaram, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, autorização à Comissão para rever os seus objetivos locais de custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de rota e para os serviços de navegação aérea terminais para os anos de 2018 e 2019.

(4) A documentação apresentada pela Roménia e por Portugal foi avaliada pelo órgão de análise do desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na execução do sistema de desempenho nos termos do artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013. O relatório da avaliação foi apresentado pela Roménia à Comissão, em 13 de abril de 2018, tendo uma nova versão atualizada sido apresentada em 31 de agosto de 2018. Portugal apresentou o seu relatório da avaliação à Comissão em 2 de agosto de 2018.

(5) A Roménia e Portugal explicaram que os seus serviços foram afetados por alterações nos fluxos de tráfego provocadas pela crise geopolítica e por um desenvolvimento económico mais favorável do que o previsto, que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho. Além disso, a Roménia e Portugal também apresentaram elementos de prova, obtidos com base nos relatórios sobre o controlo do desempenho e em documentos complementares, que demonstram, em sua opinião, que os pressupostos e os motivos que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos.

(6) No que diz respeito à Roménia, os limiares de alerta definidos para as variações entre o tráfego previsto e o tráfego efetivo na Roménia, estabelecidos no plano de desempenho do FAB Danube, foram atingidos para

([1]) JO L 128 de 9.5.2013, p. 1.
([2]) Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).
([3]) Decisão de Execução (UE) 2015/348 da Comissão, de 2 de março de 2015, no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos nos planos nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, apresentados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o segundo período de referência (JO L 60 de 4.3.2015, p. 55).

o tráfego em rota para os anos de 2015 e 2017 e para o tráfego nos terminais para os anos de 2016 e 2017. O tráfego em rota efetivo foi superior em 13,9 % ao previsto em 2015 e em 12,7 % ao previsto em 2017. O tráfego real nos terminais foi superior em 17,5 % ao previsto em 2016 e em 23,3 % ao previsto em 2017. A indisponibilidade de planeamento de voo de grande parte do espaço aéreo da parte oriental da Ucrânia e do Mar Negro criou mudanças significativas nos fluxos de tráfego. Embora esta crise tenha ocorrido em 2014, durou mais tempo e teve implicações mais importantes no tráfego no espaço aéreo romeno do que as previstas inicialmente. Os fluxos de tráfego no espaço aéreo romeno foram igualmente afetados pela redução da procura de tráfego entre a Federação da Rússia e a Turquia, bem como pela proibição mútua de sobrevoos de aeronaves registadas, respetivamente, na Ucrânia e na Federação da Rússia. Além disso, uma evolução económica na Roménia mais favorável do que a prevista suscitou um aumento significativo do tráfego nos terminais. Por exemplo, no aeroporto de Bucareste, o número de movimentos dos três principais operadores de baixo custo aumentou 216 % durante os anos de 2014 a 2017. A Comissão considera, por conseguinte, que os limiares de alerta foram alcançados devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho, e que são simultaneamente inultrapassáveis e fora do controlo da Roménia e que as condições do artigo 17.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 foram preenchidas.

(7) No que diz respeito a Portugal, os limiares de alerta estabelecidos para as variações entre o tráfego previsto e o tráfego efetivo, previstos no plano de desempenho do FAB do Sudoeste, foram alcançados para o tráfego em rota e para o tráfego nos terminais em 2016 e 2017. O tráfego em rota efetivo foi superior em 13 % ao previsto em 2016 e em 21 % ao previsto em 2017. O tráfego efetivo nos terminais foi superior em 16,2 % ao previsto em 2016 e em 28,9 % ao previsto em 2017. A instabilidade política na região do Norte de África desviou o tráfego de lazer para destinos diferentes, incluindo Portugal e as ilhas Canárias, o que resultou num aumento do tráfego em rota no espaço aéreo português. Além disso, o crescimento imprevisto nas operações de baixo custo e charter, com taxas de crescimento de dois dígitos entre 2014 e 2017, levou a um aumento significativo do tráfego nos terminais. A Comissão considera, por conseguinte, que os limiares de alerta foram alcançados devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho, e que são simultaneamente inultrapassáveis e fora do controlo de Portugal e que as condições do artigo 17.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 foram preenchidas.

(8) Além disso, as estimativas dos custos da Roménia, em particular no que diz respeito aos quadros de pessoal, estabelecidas no plano de desempenho do FAB Danube, já não são válidas, tendo em conta o aumento do tráfego e o aumento da complexidade do tráfego resultante de uma concentração mais elevada dos fluxos de tráfego. Com efeito, na primavera de 2016, as alterações a nível da estrutura do espaço aéreo na interface entre a Roménia, a Bulgária e a Turquia foram consideradas necessárias para fazer face ao deslocamento dos fluxos de tráfego, o que, por sua vez, resultou num aumento da complexidade do tráfego na parte norte do espaço aéreo romeno. A Comissão considera, pois, que os dados, os pressupostos e os motivos iniciais, no que respeita aos custos, que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, já não são válidos e que as condições do artigo 17.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 foram cumpridas.

(9) Além disso, os pressupostos relativos aos custos para Portugal, em particular no que diz respeito ao pessoal, estabelecidos no plano de desempenho do FAB do Sudoeste, já não são válidos, tendo em conta o aumento do tráfego. Com efeito, as medidas acordadas para que o plano de capacidade do prestador de serviços de navegação aérea em Portugal pudesse atenuar o impacto do aumento do tráfego exigem um número importante de efetivos adicionais. A Comissão considera, pois, que os dados, os pressupostos e os motivos iniciais, no que respeita aos custos, que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência já não são válidos e que as condições do artigo 17.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 foram cumpridas.

(10) Com base na avaliação da documentação recebida, a Comissão considera que a Roménia e Portugal forneceram elementos de prova suficientes para fundamentar o pedido de revisão dos seus objetivos locais em matéria de relação custo-eficiência para os anos de 2018 e 2019.

(11) A Roménia e Portugal são, por conseguinte, autorizados a rever os seus objetivos locais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, para os serviços de navegação aérea em rota e nos terminais, para os anos de 2018 e 2019, na medida do necessário, com vista a poder fazer face às circunstâncias que levaram a que os limiares de alerta fossem atingidos, e com base nos elementos de prova que mostram que os dados, pressupostos e motivos iniciais que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos.

(12) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, após terem sido autorizados pela Comissão a rever os objetivos relevantes, a Roménia e Portugal podem rever esses objetivos e apresentar planos de desempenho alterados, com base nos objetivos revistos, para que a Comissão possa avaliar a sua coerência com os objetivos a nível da União para o segundo período de referência.

(13) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Roménia e Portugal podem rever os seus objetivos locais no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços em rota e nos terminais para os anos de 2018 e 2019. Se decidirem fazê-lo, devem apresentar, respetivamente, o plano revisto de desempenho do bloco funcional de espaço aéreo do Danúbio e o plano revisto de desempenho do bloco funcional de espaço aéreo do Sudoeste, estabelecendo os novos objetivos locais.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são a República Portuguesa e a Roménia.

Feito em Bruxelas, em 15 de novembro de 2018.

Pela Comissão

Violeta BULC

Membro da Comissão