DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1782 A COMISIEI

din 15 noiembrie 2018

de permitere a revizuirii obiectivelor României și Portugaliei în domeniul de performanță-cheie al rentabilității pentru anii 2018 și 2019 pentru serviciile de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 390/2013 al Comisiei

[notificată cu numărul C(2018) 7486]

(Numai textele în limbile română și portugheză sunt autentice)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea ([1]), în special articolul 17 alineatul (1),

întrucât:

(1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), statele membre trebuie să adopte planuri naționale sau planuri ale blocurilor funcționale de spațiu aerian (*functional airspace block* – FAB), inclusiv obiective naționale obligatorii sau obiective la nivelul FAB-urilor, asigurând coerența cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(2) Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/348 ([3]), care a stabilit, printre altele, că obiectivele locale ale României și Portugaliei în domeniul de performanță-cheie al rentabilității, incluse în planurile de performanță ale Danube FAB și, respectiv, South-West FAB, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință (2015-2019).

(3) În conformitate cu articolul 17 alineatul (1), coroborat cu articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, România și Portugalia au solicitat, în 2017, permisiunea Comisiei de a-și revizui obiectivele locale de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală și de rută pentru anii 2018 și 2019.

(4) Documentația prezentată de România și de Portugalia a fost evaluată de organismul de evaluare a performanței (*performance review body* – PRB) care asistă Comisia în implementarea sistemului de performanță în temeiul articolului 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013. Raportul redactat în urma evaluării documentației României a fost înaintat Comisiei la 13 aprilie 2018, iar la 31 august 2018 a fost furnizată o actualizare a acestuia. Rapoartele redactate în urma evaluării documentației Portugaliei au fost înaintate Comisiei la 2 august 2018.

(5) România și Portugalia au explicat că serviciile lor au fost influențate de schimbările înregistrate de fluxurile de trafic în urma crizelor geopolitice și de o dezvoltare economică mai favorabilă decât cea planificată, elemente care nu au putut fi prevăzute la momentul adoptării planurilor de performanță. Pe lângă aceasta, România și Portugalia au furnizat, de asemenea, dovezi obținute pe baza rapoartelor privind monitorizarea performanței și pe baza documentelor suplimentare, care demonstrează, în opinia lor, că nu mai sunt valabile ipotezele și motivațiile inițiale care au stat la baza stabilirii obiectivelor inițiale.

(6) În ceea ce privește România, pragurile de alertă stabilite pentru variațiile dintre traficul planificat și cel real din România, prevăzute în planul de performanță al Danube FAB, au fost atinse pentru traficul corespunzător serviciilor de navigație aeriană de rută pentru anii 2015 și 2017 și pentru traficul corespunzător serviciilor de

([1]) JO L 128, 9.5.2013, p. 1.

([2]) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/348 a Comisiei din 2 martie 2015 privind coerența anumitor obiective incluse în planurile naționale sau în planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian, prezentate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de-a doua perioadă de referință (JO L 60, 4.3.2015, p. 55).

navigație aeriană terminală pentru anii 2016 și 2017. Traficul real pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost cu 13,9 % mai mare decât cel planificat în 2015 și cu 12,7 % mai mare decât cel planificat în 2017. Traficul real pentru serviciile de navigație aeriană terminală a fost cu 17,5 % mai mare decât cel planificat în 2016 și cu 23,3 % mai mare decât cel planificat în 2017. Indisponibilitatea unei planificări a zborurilor pe zone extinse ale părții de est a spațiului aerian al Ucrainei și ale Mării Negre a creat schimbări semnificative ale fluxurilor de trafic. Deși această criză a avut loc în 2014, ea a durat mai mult și a avut implicații mai profunde pentru traficul din spațiul aerian românesc decât se prevăzuse inițial. Fluxurile de trafic din spațiul aerian al României au fost afectate și de reducerea cererii de trafic între Federația Rusă și Turcia, precum și de interdicția reciprocă de survolare aplicată aeronavelor înmatriculate în Ucraina și, respectiv, în Federația Rusă. În plus, dezvoltarea economică mai puternică decât se prevăzuse a României a determinat creșteri semnificative ale traficului corespunzător serviciilor de navigație aeriană terminală. De exemplu, la aeroportul din București, numărul de mișcări ale celor mai mari trei operatori *low cost* a crescut cu 216 % în perioada 2014-2017. Prin urmare, Comisia consideră că pragurile de alertă au fost atinse din cauza unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță și care sunt deopotrivă insurmontabile și independente de voința României și că sunt îndeplinite condițiile de la articolul 17 alineatul (1) litera (b) și de la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(7) În ceea ce privește Portugalia, pragurile de alertă stabilite pentru variațiile dintre traficul planificat și cel real din Portugalia, prevăzute în planul de performanță al South-West FAB, au fost atinse pentru traficul corespunzător serviciilor de navigație aeriană terminală și de rută pentru anii 2016 și 2017. Traficul real pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost cu 13 % mai mare decât cel planificat în 2016 și cu 21 % mai mare decât cel planificat în 2017. Traficul real pentru serviciile de navigație aeriană terminală a fost cu 16,2 % mai mare decât cel planificat în 2016 și cu 28,9 % mai mare decât cel planificat în 2017. Instabilitatea politică din regiunea Africii de Nord a dus la reorientarea traficului în scopuri de agrement către alte destinații, inclusiv către Portugalia și Insulele Canare, ceea ce a determinat o sporire a traficului pentru serviciile de navigație aeriană de rută în spațiul aerian portughez. În plus, creșterea neprevăzută, de zeci de procente între 2014 și 2017, a operațiunilor transportatorilor *low cost* a generat o sporire semnificativă a traficului înregistrat de serviciile de navigație aeriană terminală. Prin urmare, Comisia consideră că pragurile de alertă au fost atinse din cauza unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță și care sunt deopotrivă insurmontabile și independente de voința Portugaliei și că sunt îndeplinite condițiile de la articolul 17 alineatul (1) litera (b) și de la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(8) În plus, costurile estimate de România, în special în ceea ce privește personalul, prevăzute în planul de performanță al Danube FAB, nu mai sunt valabile având în vedere intensificarea traficului și sporirea gradului de complexitate al acestuia în urma concentrării mai mari a fluxurilor de trafic. În acest sens, în primăvara anului 2016 s-au considerat necesare o serie de modificări în structura spațiului aerian la interfața dintre România, Bulgaria și Turcia pentru adaptarea la această reorientare a fluxurilor de trafic, ceea ce a sporit gradul de complexitate al traficului în partea de nord a spațiului aerian românesc. Prin urmare, Comisia consideră că datele, ipotezele și motivațiile inițiale referitoare la costuri, care stau la baza stabilirii obiectivelor inițiale în domeniul de performanță-cheie al rentabilității, nu mai sunt valabile și că au fost îndeplinite condițiile de la articolul 17 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(9) În plus, costurile estimate de Portugalia, în special în ceea ce privește personalul, prevăzute în planul de performanță al South-West FAB, nu mai sunt valabile având în vedere traficul sporit. În acest sens, măsurile convenite pentru planul de capacitate al furnizorului portughez de servicii de navigație aeriană în vederea reducerii impactului traficului sporit necesită un număr mare de angajați suplimentari. Prin urmare, Comisia consideră că datele, ipotezele și motivațiile inițiale referitoare la costuri, care stau la baza stabilirii obiectivelor inițiale în domeniul de performanță-cheie al rentabilității, nu mai sunt valabile și că au fost îndeplinite condițiile de la articolul 17 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(10) Pe baza evaluării documentației primite, Comisia consideră că România și Portugalia au furnizat suficiente dovezi în sprijinul cererii de revizuire a obiectivelor lor locale de rentabilitate pentru anii 2018 și 2019.

(11) Prin urmare, România și Portugalia sunt autorizate să își revizuiască obiectivele locale în domeniul de performanță-cheie al rentabilității, pentru serviciile de navigație aeriană terminală și de rută, pentru anii 2018 și 2019, atât cât este necesar pentru a răspunde circumstanțelor care au dus la atingerea pragurilor de alertă și în temeiul dovezilor potrivit cărora nu mai sunt valabile datele, ipotezele și motivațiile inițiale pe baza cărora s-au stabilit obiectivele inițiale.

(12) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, după ce au fost autorizate de Comisie să își revizuiască obiectivele relevante, România și Portugalia pot să revizuiască aceste obiective și ar trebui să prezinte planuri de performanță modificate, bazate pe obiectivele revizuite, pentru a permite Comisiei să realizeze o evaluare a coerenței acestora cu obiectivele la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință.

(13) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

România și Portugalia își pot revizui obiectivele locale în domeniul de performanță-cheie al rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală și de rută pentru anii 2018 și 2019. Dacă decid să procedeze astfel, cele două state membre prezintă planul de performanță modificat al blocului funcțional de spațiu aerian Danube și, respectiv, planul de performanță modificat pentru blocul funcțional de spațiu aerian South-West, care prevăd aceste obiective locale revizuite.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează României și Republicii Portugalia.

Adoptată la Bruxelles, 15 noiembrie 2018.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei