ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/1782

z 15. novembra 2018,

ktorým sa v súlade s článkom 17 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 390/2013 povoľuje revízia cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb Rumunska a Portugalska na roky 2018 a 2019

[oznámené pod číslom C(2018) 7486]

(Iba rumunské a portugalské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií ([1]), a najmä na jeho článok 17 ods. 1,

keďže:

(1) V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([2]) majú členské štáty prijať národné plány alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“ – functional airspace block) vrátane záväzných národných cieľov alebo cieľov na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom sa zabezpečí súlad s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu.

(2) Komisia prijala vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2015/348 ([3]), ktorým sa okrem iného stanovilo, že miestne ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť Rumunska a Portugalska, ktoré sú obsiahnuté v zodpovedajúcich plánoch výkonnosti FAB Danube a FAB South-West, sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu na druhé referenčné obdobie (2015 – 2019).

(3) V roku 2017 Rumunsko a Portugalsko požiadali v súlade s článkom 17 ods. 1 v spojení s článkom 19 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 o povolenie Komisie na revíziu miestnych cieľov traťovej a terminálnej nákladovej efektívnosti na roky 2018 a 2019.

(4) Dokumentáciu, ktorú Rumunsko a Portugalsko predložili, posúdil orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „OPV“), ktorý Komisii pomáha pri vykonávaní systému výkonnosti podľa článku 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013. Správa z posúdenia týkajúca sa Rumunska bola Komisii predložená 13. apríla 2018 a ďalšia aktualizácia bola poskytnutá 31. augusta 2018. Správa z posúdenia týkajúca sa Portugalska bola Komisii predložená 2. augusta 2018.

(5) Rumunsko a Portugalsko uviedli, že ich služby ovplyvnili zmeny dopravných tokov spôsobené geopolitickými krízami a priaznivejší hospodársky rozvoj, ako sa plánovalo, a to nebolo v čase prijímania plánov výkonnosti predvídateľné. Okrem toho Rumunsko a Portugalsko takisto poskytli dôkazy získané na základe správ o monitorovaní výkonnosti a ďalších dokumentov, z ktorých vyplýva, že počiatočné predpoklady a dôvody tvoriace základ pre stanovenie počiatočných cieľov už neboli platné.

(6) Pokiaľ ide o Rumunsko, varovné prahy pre výkyvy medzi plánovanou a skutočnou intenzitou dopravy v Rumunsku, stanovené v pláne výkonnosti FAB Danube, sa v prípade traťovej dopravy dosiahli za roky 2015

([1]) Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 1.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

([3]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/348 z 2. marca 2015 o súlade niektorých cieľov zahrnutých do národných plánov alebo plánov funkčných blokov vzdušného priestoru predložených podľa nariadenia Európskeho parlamentu Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu na druhé referenčné obdobie (Ú. v. EÚ L 60, 4.3.2015, s. 55).

a 2017 a v prípade terminálnej dopravy za roky 2016 a 2017. Skutočná intenzita traťovej dopravy bola v roku 2015 o 13,9 % vyššia, ako sa plánovalo, a v roku 2017 o 12,7 % vyššia, ako sa plánovalo. Skutočná intenzita terminálnej dopravy bola v roku 2016 o 17,5 % vyššia, ako sa plánovalo, a v roku 2017 o 23,3 % vyššia, ako sa plánovalo. Nemožnosť plánovania letov nad rozsiahlymi úsekmi východnej časti ukrajinského vzdušného priestoru a Čierneho mora spôsobila výrazné presuny dopravných tokov. Aj keď táto kríza vypukla v roku 2014, trvala dlhšie a pre intenzitu dopravy v rumunskom vzdušnom priestore predstavovala ďalekosiahlejšie dôsledky, než sa pôvodne predpokladalo. Dopravné toky v rumunskom vzdušnom priestore postihlo aj zníženie dopytu po doprave medzi Ruskou federáciou a Tureckom, ako aj obojstranný zákaz preletov lietadiel zaregistrovaných na Ukrajine a v Ruskej federácii. Nad očakávanie dobrý vývoj rumunskej ekonomiky navyše viedol k výraznému nárastu intenzity terminálnej dopravy. Napríklad na letisku v Bukurešti sa v rokoch 2014 až 2017 počet pohybov troch najväčších nízkonákladových dopravcov zvýšil o 216 %. Komisia preto usudzuje, že varovné prahy sa dosiahli v dôsledku okolností, ktoré neboli predvídateľné v čase prijímania plánu výkonnosti a boli neprekonateľné a mimo kontroly Rumunska, a že podmienky článku 17 ods. 1 písm. b) a článku 19 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 boli splnené.

(7) Pokiaľ ide o Portugalsko, varovné prahy pre výkyvy medzi plánovanou a skutočnou intenzitou dopravy v Portugalsku, stanovené v pláne výkonnosti FAB South-West, sa v prípade traťovej a terminálnej dopravy dosiahli za roky 2016 a 2017. Skutočná intenzita traťovej dopravy bola v roku 2016 o 13 % vyššia, ako sa plánovalo, a v roku 2017 o 21 % vyššia, ako sa plánovalo. Skutočná intenzita terminálnej dopravy bola v roku 2016 o 16,2 % vyššia, ako sa plánovalo, a v roku 2017 o 28,9 % vyššia, ako sa plánovalo. Následkom politickej nestability v regióne severnej Afriky sa presunula doprava súvisiaca s cestovným ruchom na iné destinácie vrátane Portugalska a Kanárskych ostrovov, čo spôsobilo nárast intenzity traťovej dopravy v portugalskom vzdušnom priestore. Okrem toho nepredvídaný rast prevádzky nízkonákladových a charterových dopravcov, ktorý medzi rokmi 2014 a 2017 dosiahol dvojcifernú mieru rastu, viedol k významnému nárastu intenzity terminálnej dopravy. Komisia preto usudzuje, že varovné prahy sa dosiahli v dôsledku okolností, ktoré neboli predvídateľné v čase prijímania plánu výkonnosti a boli neprekonateľné a mimo kontroly Portugalska, a že podmienky článku 17 ods. 1 písm. b) a článku 19 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 boli splnené.

(8) Okrem toho predpokladané náklady Rumunska, najmä pokiaľ ide o personál, stanovené v pláne výkonnosti FAB Danube, už nie sú platné vzhľadom na nárast intenzity a nárast zložitosti dopravy vyplývajúci z vyššej koncentrácie dopravných tokov. Na jar roku 2016 sa zmeny v štruktúre vzdušného priestoru na rozhraní medzi Rumunskom, Bulharskom a Tureckom skutočne považovali za potrebné na zohľadnenie presunu dopravných tokov, čo následne viedlo k vyššej zložitosti dopravy v severnej časti rumunského vzdušného priestoru. Komisia preto usudzuje, že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody, pokiaľ ide o náklady, tvoriace základ pre stanovenie počiatočných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, už nie sú platné a že podmienky uvedené v článku 17 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 boli splnené.

(9) Okrem toho predpokladané náklady Portugalska, najmä pokiaľ ide o personál, stanovené v pláne výkonnosti FAB South-West, už nie sú platné vzhľadom na nárast intenzity dopravy. Opatrenia schválené pre plán kapacity portugalského poskytovateľa leteckých navigačných služieb na zmiernenie dosahu nárastu intenzity dopravy si skutočne vyžadujú značné zvýšenie počtu pracovníkov. Komisia preto usudzuje, že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody, pokiaľ ide o náklady, tvoriace základ pre stanovenie počiatočných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, už nie sú platné a že podmienky uvedené v článku 17 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 390/2013 boli splnené.

(10) Na základe posúdenia doručenej dokumentácie Komisia usudzuje, že Rumunsko a Portugalsko poskytli dostatočné dôkazy na podporu žiadosti o revíziu miestnych cieľov nákladovej efektívnosti na roky 2018 a 2019.

(11) Rumunsku a Portugalsku sa preto povoľuje, aby na roky 2018 a 2019 zrevidovali svoje miestne ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť, pokiaľ ide o traťové a terminálové letecké navigačné služby, a to v rozsahu potrebnom na riešenie okolností, ktoré spôsobujú, že sa dosiahli varovné prahy, a na základe dôkazov, že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody tvoriace základ pre stanovenie počiatočných cieľov už neboli platné.

(12) Po tom, čo Komisia povolila zrevidovať príslušné ciele, Rumunsko a Portugalsko môžu v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 390/2013 zrevidovať uvedené ciele a mali by predložiť Komisii zmenené plány výkonnosti vychádzajúce zo zrevidovaných cieľov, aby mohla posúdiť ich súlad s cieľmi pre celú Úniu na druhé referenčné obdobie.

(13) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rumunsko a Portugalsko môžu zrevidovať svoje miestne ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť traťových a terminálnych služieb na roky 2018 a 2019. Ak sa tak rozhodnú, Rumunsko predloží zmenený plán výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru Danube a Portugalsko zmenený plán výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru South-West, v ktorých budú uvedené príslušné zrevidované miestne ciele.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Rumunsku a Portugalskej republike.

V Bruseli 15. novembra 2018

Za Komisiu
Violeta BULC
členka Komisie