DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1782 DE LA COMISIÓN

de 15 de noviembre de 2018

por la que se autoriza la revisión de los objetivos del ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad correspondientes a los años 2018 y 2019 en los servicios de navegación aérea de Rumanía y Portugal de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 390/2013

[notificada con el número C(2018) 7486]

(Los textos en lenguas rumana y portuguesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red ([1]), y en particular su artículo 17, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) De acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), los Estados miembros deben adoptar planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo que fijen objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, garantizando la coherencia con los objetivos de rendimiento para toda la Unión.

(2) La Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2015/348 ([3]) que establecía, entre otras cosas, que los objetivos locales del ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad de Rumanía y Portugal recogidos, respectivamente, en el plan de rendimiento a nivel de bloque funcional de espacio aéreo Danubio y en el plan de rendimiento a nivel de bloque funcional de espacio aéreo Suroeste, son coherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia (2015-2019).

(3) En 2017, Rumanía y Portugal solicitaron, de conformidad con el artículo 17, apartado 1, leído en relación con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, autorización a la Comisión para revisar sus objetivos locales de rentabilidad en ruta y de aproximación para los años 2018 y 2019.

(4) La documentación presentada por Rumanía y Portugal fue examinada por el organismo de evaluación del rendimiento, que asiste a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento de conformidad con el artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013. El informe de la evaluación de Rumanía fue presentado a la Comisión el 13 de abril de 2018 y se presentó una nueva actualización el 31 de agosto de 2018. El informe de la evaluación de Portugal fue presentado a la Comisión el 2 de agosto de 2018.

(5) Rumanía y Portugal explicaron que sus servicios se habían visto afectados por cambios en los flujos de tránsito causados por crisis geopolíticas y por un desarrollo económico más favorable de lo previsto, que no pudieron preverse en el momento de la adopción de los planes de rendimiento. Además, Rumanía y Portugal también han facilitado elementos de prueba obtenidos a partir de los informes de seguimiento del rendimiento y otros documentos adicionales que, a su juicio, demuestran que los supuestos y motivaciones originales que sirvieron para la fijación de los objetivos iniciales ya no eran válidos.

(6) En lo que atañe a Rumanía, los umbrales de alerta fijados para las variaciones entre el tránsito previsto y el real en dicho país, que figuran en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo Danubio, fueron

([1]) DO L 128 de 9.5.2013, p. 1.

([2]) Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

([3]) Decisión de Ejecución (UE) 2015/348 de la Comisión, de 2 de marzo de 2015, relativa a la coherencia de determinados objetivos incluidos en los planes a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo presentados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia (DO L 60 de 4.3.2015, p. 55).

alcanzados, en el caso del tránsito en ruta, en 2015 y 2017 y, en el caso del tránsito de aproximación, en 2016 y 2017. El tránsito en ruta real en 2015 fue un 13,9 % superior a lo previsto y, en 2017, un 12,7 % superior a lo previsto. El tránsito de aproximación real en 2016 fue un 17,5 % superior a lo previsto y, en 2017, un 23,3 % superior a lo previsto. Al no estar disponible la planificación de vuelos de grandes áreas del espacio aéreo de Ucrania oriental y del mar Negro, se crearon importantes transferencias de flujo de tránsito. Aunque este hecho se produjo en 2014, la crisis se ha prolongado y ha tenido consecuencias más importantes para el tránsito por el espacio aéreo rumano de las previstas originalmente. Los flujos de tránsito en el espacio aéreo rumano también se han visto afectados por la reducción de la demanda de tránsito entre la Federación de Rusia y Turquía, así como por la prohibición mutua entre Ucrania y la Federación de Rusia de sobrevuelo de aeronaves registradas en la otra parte. Además, el crecimiento económico superior a lo previsto en Rumanía provocó un importante incremento del tránsito de aproximación. Por ejemplo, en el aeropuerto de Bucarest, el número de movimientos de los tres mayores operadores de bajo coste aumentó un 216 % durante los años 2014 a 2017. Por lo tanto, la Comisión considera que los umbrales de alerta se han alcanzado debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de la adopción del plan de rendimiento y que, además de insuperables, escapan al control de Rumanía, y que se han cumplido las condiciones indicadas en el artículo 17, apartado 1, letra b), así como en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013.

(7) En lo que atañe a Portugal, los umbrales de alerta fijados para las variaciones entre el tránsito previsto y el real, que figuran en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo Sudoeste, fueron alcanzados en el caso del tránsito en ruta y en el caso del tránsito de aproximación en 2016 y 2017. El tránsito en ruta real en 2016 fue un 13 % superior a lo previsto y, en 2017, un 21 % superior a lo previsto. El tránsito de aproximación real en 2016 fue un 16,2 % superior a lo previsto y, en 2017, un 28,9 % superior a lo previsto. La inestabilidad política en la región del norte de África desvió el tránsito de ocio hacia diferentes destinos, incluidos Portugal y las islas Canarias, lo que se tradujo en un aumento del tránsito en ruta en el espacio aéreo portugués. Además, el crecimiento imprevisto de las operaciones de las compañías chárter y de bajo coste, con tasas de crecimiento de dos dígitos entre 2014 y 2017, ocasionaron importantes incrementos del tránsito de aproximación. Por lo tanto, la Comisión considera que los umbrales de alerta se han alcanzado debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de la adopción del plan de rendimiento y que, además de insuperables, escapan al control de Portugal, y que se han cumplido las condiciones indicadas en el artículo 17, apartado 1, letra b), así como en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013.

(8) Además, las previsiones de costes de Rumanía, en particular con respecto a la dotación de personal, recogidas en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo Danubio, ya no son válidas, habida cuenta del aumento del tránsito y del aumento de la complejidad del tránsito resultante de una mayor concentración de los flujos de tránsito. Por ello, en la primavera de 2016, los cambios en la estructura del espacio aéreo en la interfaz entre Rumanía, Bulgaria y Turquía se consideraron necesarios para dar cabida al desplazamiento de los flujos de tránsito, lo que a su vez provocó una mayor complejidad del tránsito en la parte norte del espacio aéreo rumano. Por lo tanto, la Comisión considera, en lo relativo a los costes, que los datos, supuestos y motivaciones iniciales que sirvieron de base para la fijación de los objetivos originales del ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad ya no son válidos y que las condiciones del artículo 17, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, se han cumplido.

(9) Además, las previsiones de costes de Portugal, en particular con respecto a la dotación de personal, recogidas en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo Sudoeste, ya no son válidas, habida cuenta del aumento del tránsito. Por ello, las medidas acordadas para que el plan de capacidad del proveedor de servicios de navegación aérea portugués pueda mitigar el impacto del aumento del tránsito requieren un número importante de efectivos adicionales. Por lo tanto, la Comisión considera, en lo relativo a los costes, que los datos, supuestos y motivaciones iniciales que sirvieron de base para la fijación de los objetivos originales del ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad ya no son válidos y que las condiciones del artículo 17, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, se han cumplido.

(10) Sobre la base de la evaluación de la documentación recibida, la Comisión considera que Rumanía y Portugal han facilitado pruebas que respaldan suficientemente la solicitud de revisión de sus objetivos locales de rentabilidad para los años 2018 y 2019.

(11) Debe autorizarse, por lo tanto, a Rumanía y a Portugal a revisar sus objetivos locales en el ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad, en el caso de los servicios de navegación aérea en ruta y de aproximación, para los años 2018 y 2019, en la medida en que sea necesario para hacer frente a las circunstancias que provocaron que se alcanzaran los umbrales de alerta y asumiendo que los datos, supuestos y razones iniciales que sustentaban el establecimiento de los objetivos iniciales han dejado de ser válidos.

(12) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, tras haber sido autorizados por la Comisión para revisar los objetivos pertinentes, Rumanía y Portugal pueden revisar los objetivos y deben presentar, sobre la base de los objetivos revisados, modificaciones de los planes de rendimiento para que la Comisión evalúe su coherencia con los objetivos a nivel de la Unión en el segundo período de referencia.

(13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Rumanía y Portugal pueden revisar sus objetivos locales en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad de los servicios en ruta y de aproximación correspondientes a los años 2018 y 2019. En caso de que así lo decidan, presentarán, respectivamente, el plan de rendimiento modificado de bloque funcional de espacio aéreo Danubio y el plan de rendimiento modificado de bloque funcional de espacio aéreo Sudoeste, que establezcan dichos objetivos locales revisados.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán Rumanía y la República de Portugal.

Hecho en Bruselas, el 15 de noviembre de 2018.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión