

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2018/1782

z dnia 15 listopada 2018 r.

umożliwiająca zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 390/2013 rewizję docelowych parametrów w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej określonych na lata 2018 i 2019 dla służb żeglugi powietrznej Rumunii i Portugalii

(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 7486)

(Jedynie teksty w języku rumuńskim i portugalskim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ państwa członkowskie przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („FAB”), zawierające wiążące krajowe parametry docelowe lub wiążące parametry docelowe na szczeblu FAB, zgodne z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla obszaru całej Unii.
- (2) Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2015/348 ⁽³⁾, w której stwierdzono m.in., że lokalne parametry docelowe Rumunii i Bułgarii w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, zawarte w planach skuteczności działania, odpowiednio, Dunajskiego FAB i Południowo-Zachodniego FAB („SW FAB”), są zgodne z ogólnounijnymi parametrami docelowymi skuteczności działania ustalonymi na drugi okres odniesienia (2015–2019).
- (3) W 2017 r. Rumunia i Portugalia zwróciły się do Komisji, zgodnie z art. 17 ust. 1 w związku z art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, o zezwolenie na rewizję ich lokalnych docelowych parametrów efektywności kosztowej na lata 2018 i 2019 w odniesieniu do służb trasowych i terminalowych.
- (4) Dokumentacja przedłożona przez Rumunię i Portugalię była przedmiotem oceny przeprowadzonej przez organ weryfikujący skuteczność działania („PRB”), który pomaga Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Sprawozdanie z oceny dotyczącej Rumunii przedłożono Komisji w dniu 13 kwietnia 2018 r., a jego aktualizację przekazano w dniu 31 sierpnia 2018 r. Sprawozdanie z oceny dotyczącej Portugalii przedłożono Komisji w dniu 2 sierpnia 2018 r.
- (5) Rumunia i Portugalia wyjaśniły, że na funkcjonowanie ich służb wpłynęły zmiany w przepływach ruchu spowodowane kryzysami geopolitycznymi i korzystniejszym niż zakładano rozwojem gospodarczym, a zmian tych nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania. Ponadto Rumunia i Portugalia przedłożyły także dowody – uzyskane na podstawie sprawozdań z monitorowania skuteczności działania i dodatkowych dokumentów – z których ich zdaniem wynika, że pierwotne założenia i przesłanki, na podstawie których ustalono pierwotne parametry docelowe, przestały być aktualne.
- (6) Jeśli chodzi o Rumunię, progi alarmowe ustalone dla różnic między planowanym a faktycznym ruchem w Rumunii, określone w planie skuteczności działania Dunajskiego FAB, zostały osiągnięte w odniesieniu do ruchu na trasach w latach 2015 i 2017, a w odniesieniu do ruchu w terminalach w latach 2016 i 2017.

⁽¹⁾ Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/348 z dnia 2 marca 2015 r. dotycząca zgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii (Dz.U. L 60 z 4.3.2015, s. 55).

Faktyczny poziom ruchu na trasach był o 13,9 % wyższy od planowanego w 2015 r. i o 12,7 % wyższy od planowanego w 2017 r. Faktyczny poziom ruchu w terminalach był o 17,5 % wyższy od planowanego w 2016 r. i o 23,3 % wyższy od planowanego w 2017 r. Niemożność ustalania planów lotu na dużych fragmentach wschodniej części przestrzeni powietrznej Ukrainy, a także Morza Czarnego spowodowała znaczne zmiany w przepływach ruchu. Chociaż miało to miejsce w 2014 r., to kryzys trwał dłużej i miał dale idące skutki dla ruchu w rumuńskiej przestrzeni powietrznej niż początkowo przewidywano. Wpływ na przepływ ruchu w rumuńskiej przestrzeni powietrznej miało też zmniejszenie popytu na przewozy między Federacją Rosyjską a Turcją oraz wzajemny zakaz przelotu statków powietrznych zarejestrowanych, odpowiednio, na Ukrainie i w Federacji Rosyjskiej. Ponadto większy niż przewidywano rozwój gospodarczy w Rumunii spowodował znaczny wzrost ruchu w terminalach. Na przykład w porcie lotniczym w Bukareszcie w latach 2014–2017 liczba operacji trzech największych operatorów niskokosztowych wzrosła o 216 %. Komisja uznała zatem, że progi alarmowe zostały osiągnięte w wyniku okoliczności, których w momencie przyjmowania planów skuteczności działania nie można było przewidzieć i które są nie do przewyżczenia przez Rumunię oraz znajdują się poza jej kontrolą, a także że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.

- (7) Jeśli chodzi o Portugalię, progi alarmowe ustalone dla różnic między planowanym a faktycznym ruchem w Portugalii, określone w planie skuteczności działania SW FAB, zostały osiągnięte w odniesieniu do ruchu na trasach i w terminalach w latach 2016 i 2017. Faktyczny poziom ruchu na trasach był o 13 % wyższy od planowanego w 2016 r. i o 21 % wyższy od planowanego w 2017 r. Faktyczny poziom ruchu w terminalach był o 16,2 % wyższy od planowanego w 2016 r. i o 28,9 % wyższy od planowanego w 2017 r. Niestabilność polityczna w regionie Afryki Północnej spowodowała przesunięcie ruchu w celach rekreacyjnych do innych miejsc docelowych, w tym Portugalii i Wysp Kanaryjskich, co doprowadziło do zwiększenia ruchu na trasach w portugalskiej przestrzeni powietrznej. Ponadto niespodziewany wzrost liczby operacji przewoźników niskokosztowych i czarterowych, osiągający dwucyfrowe wartości w latach 2014–2017, doprowadził do znacznego zwiększenia ruchu w terminalach. Komisja uznała zatem, że progi alarmowe zostały osiągnięte w wyniku okoliczności, których w momencie przyjmowania planów skuteczności działania nie można było przewidzieć i które są nie do przewyżczenia przez Portugalię oraz znajdują się poza jej kontrolą, a także że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. b) i art. 19 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (8) Ponadto założenia Rumunii dotyczące kosztów, w szczególności związanych z zatrudnianiem personelu, określone w planie skuteczności działania Dunajskiego FAB, przestały być aktualne z uwagi na zwiększenie ruchu i zwiększenie jego złożoności spowodowane zageszczeniem przepływów ruchu. Wiosną 2016 r. uznano za konieczne wprowadzenie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej na styku Rumunii, Bułgarii i Turcji, aby dostosować się do przesunięć w przepływach ruchu, co z kolei doprowadziło do zwiększenia złożoności ruchu w północnej części rumuńskiej przestrzeni powietrznej. Komisja uznała zatem, że pierwotne dane, założenia i przesłanki w odniesieniu do kosztów, na podstawie których ustalono pierwotne parametry docelowe w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, przestały być aktualne, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (9) Ponadto założenia Portugalii dotyczące kosztów, w szczególności związanych z zatrudnianiem personelu, określone w planie skuteczności działania SW FAB, przestały być aktualne z uwagi na zwiększenie ruchu. Środki służące ograniczeniu skutków zwiększenia ruchu, uzgodnione na potrzeby planu przepustowości portugalskiej instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, istotnie wymagają zatrudnienia znacznej liczby dodatkowych członków personelu. Komisja uznała zatem, że pierwotne dane, założenia i przesłanki w odniesieniu do kosztów, na podstawie których ustalono pierwotne parametry docelowe w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, przestały być aktualne, oraz że warunki określone w art. 17 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 zostały spełnione.
- (10) Na podstawie oceny otrzymanej dokumentacji Komisja uznaje, że Rumunia i Portugalia przedstawiły wystarczające dowody na poparcie wniosku o dokonanie rewizji ich lokalnych parametrów docelowych w zakresie efektywności kosztowej na lata 2018 i 2019.
- (11) Rumunii i Portugalii zezwala się zatem na zrewidowanie ich lokalnych parametrów docelowych w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej, w odniesieniu do trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, na lata 2018 i 2019, w zakresie niezbędnym do zaradzenia sytuacji, która spowodowała osiągnięcie progów alarmowych, oraz na podstawie dowodów, że pierwotne dane, założenia i przesłanki, na podstawie których ustalono pierwotne parametry docelowe, przestały być aktualne.
- (12) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 390/2013, po udzieleniu przez Komisję zezwolenia na rewizję odpowiednich parametrów docelowych, Rumunia i Portugalia mogą dokonać rewizji tych parametrów docelowych i powinny przedłożyć Komisji zmienione plany skuteczności działania, sporządzone w oparciu o zrewidowane parametry docelowe, aby mogła ona dokonać oceny ich zgodności z ogólnounijnymi parametrami docelowymi na drugi okres odniesienia.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Rumunia i Portugalia mogą dokonać rewizji swoich lokalnych parametrów docelowych w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej w odniesieniu do służb trasowych i terminalowych na lata 2018 i 2019. Jeżeli zdecydują się tego dokonać, przedkładają, odpowiednio, zmieniony plan skuteczności działania Dunajskiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej oraz zmieniony plan skuteczności działania Południowo-Zachodniego Bloku Przestrzeni Powietrznej, w których określa się te zrewidowane lokalne parametry docelowe.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii i Republiki Portugalskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 listopada 2018 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji
