

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2017/1985**af 31. oktober 2017****om tilladelse til revision af målene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for 2017, 2018 og 2019 for luftfartstjenester i Malta, Bulgarien og Polen i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013***(meddelt under nummer C(2017) 7121)***(Kun den bulgarske, den engelske, den maltesiske og den polske udgave er autentiske)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner ⁽¹⁾, særlig artikel 17, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ⁽²⁾ skal medlemsstaterne vedtage planer for nationale eller funktionelle luftrumsblokke (»FAB«), der omfatter bindende nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke, hvormed der sikres overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.
- (2) Kommissionen har vedtaget gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/348 ⁽³⁾, hvori det bl.a. er fastsat, at Maltas, Bulgariens og Polens lokale mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, der er omfattet af præstationsplanerne for hhv. BLUEMED FAB, DANUBE FAB og BALTIC FAB, stemte overens med de unionsdækkende præstationsmål for den anden referenceperiode (2015-2019).
- (3) I 2016 anmodede Malta, Bulgarien og Polen i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, sammenholdt med artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 Kommissionen om tilladelse til at revidere lokale omkostningseffektivitetsmål for 2017, 2018 og 2019. De pågældende medlemsstater forklarede, at de havde været berørt af ændringer i trafikstrømme som følge af geopolitiske kriser, som ikke kunne forudses ved vedtagelsen af de præstationsplaner, der omfatter nævnte mål, og som påvirker beregningen af målene. På grundlag af præstationsovervågningsrapporterne og andre dokumenter fremlagde Bulgarien og Polen herudover bevismateriale, der efter deres opfattelse viser, at de oprindelige antagelser og begrundelser, der danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål, ikke længere gælder.
- (4) Den af de tre medlemsstater fremlagte dokumentation blev vurderet af præstationsvurderingsorganet, der i henhold til artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 har til opgave at bistå Kommissionen med gennemførelsen af præstationsordningen. Vurderingsrapporterne blev indsendt til Kommissionen den 29. november 2016.
- (5) På grundlag af vurderingen af den modtagne dokumentation finder Kommissionen, at Malta, Bulgarien og Polen har fremlagt tilstrækkeligt bevismateriale til støtte for anmodningen om at revidere de lokale omkostningseffektivitetsmål for 2017, 2018 og 2019.
- (6) Hvad angår Malta blev den varslingsstærkskelværdi, der er fastsat for variationer mellem trafikprognosen og den faktiske trafik i præstationsplanen for BLUEMED FAB, nået og i væsentlig grad overskredet i 2015. Den faktiske trafik i 2015 lå 35,2 % over prognosen. Som følge af lukningen af den libyske flyveinformationsregion (FIR) begyndte den øst-vest gående trafik, der normalt fløj hen over Libyen, at flyve gennem Maltas FIR. Den

⁽¹⁾ EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1.⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/348 af 2. marts 2015 om overensstemmelsen mellem visse mål i de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der er forelagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de EU-dækkende præstationsmål i den anden referenceperiode (EUT L 60 af 4.3.2015, s. 55).

geopolitiske situation i Syrien og Irak, sikkerhedsproblemer over Sinaihalvøen og kapacitetsproblemer i Nicosias FIR og Athens FIR ændrede trafikstrømmene til og fra Mellemøsten, så de gik igennem Maltas FIR, hvilket førte til øget trafik. Det vurderes derfor, at varslingsstærskelværdien blev nået som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen, og som både er uafhjælpelige og uden for Maltas kontrol, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.

- (7) Hvad angår Bulgarien blev den varslingsstærskelværdi, der er fastsat for variationer mellem trafikprognosen og den faktiske trafik i præstationsplanen for DANUBE FAB, ligeledes nået i 2015. Den faktiske trafik i 2015 lå 22,7 % over prognosen. Da der i store dele af luftrummet over den østlige del af Ukraine og Sortehavet ikke var nogen flyveplanlægning, ændrede trafikstrømmene sig væsentligt. Selv om krisen fandt sted i 2014, varede den længere og havde mere vidtrækkende konsekvenser for trafikken i det bulgarske luftrum end oprindeligt forventet. Trafikstrømmene i det bulgarske luftrum blev også berørt af den faldende trafikefterspørgsel mellem Den Russiske Føderation og Tyrkiet samt af gensidige forbud mod overflyvninger, der foretages af luftfartøjer registreret i hhv. Ukraine og Den Russiske Føderation. Det vurderes derfor, at varslingsstærskelværdien blev nået som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen, og som både er uafhjælpelige og uden for Bulgariens kontrol, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.
- (8) Herudover gælder Bulgariens omkostningsantagelser, navnlig hvad angår bemanning, jf. præstationsplanen for DANUBE FAB, ikke længere i betragtning af den øgede trafik og den forestående åbning af en ny lufthavn i Tyrkiet, der kræver ændringer i det bulgarske luftrum. Det vurderes derfor, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der med hensyn til omkostninger danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, ikke længere gælder, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.
- (9) Hvad angår Polen blev den varslingsstærskelværdi, der er fastsat for variationer mellem trafikprognosen og den faktiske trafik i præstationsplanen for BALTIC FAB, ligeledes nået i 2015. Den faktiske trafik i 2015 lå 11,1 % under prognosen. Da der i store dele af luftrummet over den østlige del af Ukraine og Sortehavet ikke var nogen flyveplanlægning, ændrede trafikstrømmene sig væsentligt. Selv om krisen fandt sted i 2014, varede den længere og havde mere vidtrækkende konsekvenser for trafikken i det polske luftrum end oprindeligt forventet. Trafikstrømmene i det polske luftrum blev generelt berørt af tilbagegangen i trafikken til og fra Rusland og specifikt af den faldende trafikefterspørgsel mellem Den Russiske Føderation og Tyrkiet samt af gensidige forbud mod overflyvninger, der foretages af luftfartøjer registreret i hhv. Ukraine og Den Russiske Føderation. Det vurderes derfor, at varslingsstærskelværdien blev nået som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanen, og som både er uafhjælpelige og uden for Polens kontrol, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.
- (10) Herudover var Polens antagelser vedørende de i præstationsplanen for BALTIC FAB fastsatte omkostninger ukorrekte. Disse ukorrekte omkostningsantagelser vedrørte hovedsagelig driftsomkostninger, navnlig personaleomkostninger, og investeringer, herunder kapitalomkostninger og afskrivninger, med henblik på vigtige projekter vedrørende omstrukturering og sektoropdeling af luftrummet og behovet for at forbedre sikkerhedsstyringen og sikre opfyldelsen af sikkerhedspræstationsmålene fremover. Det vurderes derfor, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der med hensyn til omkostninger danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, ikke længere gælder, og at betingelserne i artikel 17, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 er opfyldt.
- (11) Malta, Bulgarien og Polen bør derfor gives tilladelse til at revidere deres lokale mål for præstationsområdet omkostningseffektivitet, såfremt dette måtte være nødvendigt i betragtning af de omstændigheder, der er årsag til, at varslingsstærskelværdien er nået, og af det fremlagte bevismateriale, der viser, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål, ikke længere gælder.
- (12) I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 kan de berørte medlemsstater efter at have fået Kommissionens tilladelse til at revidere de relevante mål revidere de pågældende mål og på grundlag af de reviderede mål indsende ændrede præstationsplaner, for at Kommissionen kan vurdere deres overensstemmelse med de unionsdækkende mål for den anden referenceperiode.
- (13) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bulgarien, Malta og Polen kan revidere deres lokale mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for 2017, 2018 og 2019, som fastsat i præstationsplanerne for de funktionelle luftrumsblokke DANUBE, BLUEMED og BALTIC.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Republikken Bulgarien, Republikken Malta og Republikken Polen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 31. oktober 2017.

På Kommissionens vegne
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen
