

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2017/1985 DE LA COMISIÓN**de 31 de octubre de 2017**

por la que se autoriza la revisión de los objetivos del ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad correspondientes a los años 2017, 2018 y 2019 en los servicios de navegación aérea de Malta, Bulgaria y Polonia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013

[notificada con el número C(2017) 7121]

(Los textos en lenguas búlgara, inglesa, maltesa y polaca 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 de rendimiento clave de la rentabilidad de Malta, Bulgaria y Polonia recogidos, respectivamente, en los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo BLUEMED, DANUBIO y BALTIK, son coherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia (2015-2019).
- (3) En 2016, Malta, Bulgaria y Polonia 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, la autorización de la Comisión para revisar los objetivos locales de rentabilidad para los años 2017, 2018 y 2019. Estos Estados miembros explicaron que habían experimentado cambios en los flujos de tráfico debido a crisis de carácter geopolítico que no podían preverse en el momento de la adopción de los planes de rendimiento en los que figuran los citados objetivos, y que afectan al cálculo de estos últimos. Bulgaria y Polonia han facilitado además 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 son válidos.
- (4) La documentación presentada por los tres Estados miembros ha sido evaluada por el organismo de evaluación del rendimiento, cuya misión es asistir a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013. Los informes de evaluación se presentaron a la Comisión el 29 de noviembre de 2016.
- (5) Sobre la base de la evaluación de la documentación recibida, la Comisión considera que Malta, Bulgaria y Polonia han facilitado pruebas que respaldan suficientemente la solicitud de revisión de los objetivos locales de rentabilidad para los años 2017, 2018 y 2019.
- (6) Por lo que se refiere a Malta, el umbral de alerta fijado para las variaciones entre el tránsito previsto y el real, establecido en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo BLUEMED, se alcanzó y superó ampliamente en el año 2015. El tránsito real se situó en 2015 un 35,2 % por encima de lo previsto. Como consecuencia del cierre de la región de información de vuelo (FIR) de Libia, el tráfico este-oeste que sobrevolaba

⁽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).

Libia empezó a transitar por la FIR de Malta. La situación geopolítica en Siria e Irak, los problemas de seguridad en la península del Sinaí y los problemas de capacidad en las FIR de Nicosia y Atenas han cambiado los flujos de tráfico desde y hacia Oriente Medio a través de la FIR de Malta, con el consiguiente incremento del tránsito. Por lo tanto, puede decirse que el umbral de alerta se ha 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 Malta, y que se cumplen 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) Por lo que se refiere a Bulgaria, el umbral de alerta fijado para las variaciones entre el tránsito previsto y el real, establecido en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo DANUBE, fue también alcanzado en 2015. El tránsito real se situó en 2015 un 22,7 % por encima de 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 tráfico. 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 búlgaro de lo previsto originalmente. Los flujos de tráfico por el espacio aéreo búlgaro se han visto también 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. Por lo tanto, puede decirse que el umbral de alerta se ha 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 Bulgaria, y que se cumplen 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) Por otro lado, las previsiones de costes de Bulgaria, en particular con respecto a la dotación de personal, recogidas en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo DANUBE, ya no son válidas, habida cuenta del aumento del tránsito y de la próxima apertura de un nuevo aeropuerto en Turquía, que exige efectuar modificaciones en el espacio aéreo de Bulgaria. Por ello puede afirmarse, 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) Por lo que se refiere a Polonia, el umbral de alerta fijado para las variaciones entre el tránsito previsto y el real, establecido en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo BALTIC, fue también alcanzado en 2015. El tránsito real se situó en 2015 un 11,1 % por debajo de 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 tráfico. 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 polaco de lo previsto originalmente. Los flujos de tráfico por el espacio aéreo polaco se han visto afectados por la reducción del tránsito en general desde y hacia Rusia y, más específicamente, 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. Por lo tanto, puede decirse que el umbral de alerta se ha 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 Polonia, y que se cumplen 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.
- (10) Polonia había hecho, además, algunas suposiciones de costes incorrectas en el plan de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo BALTIC. Estas suposiciones incorrectas de costes afectaban principalmente a los costes de explotación, en particular a los de personal e inversiones, incluidos el coste del capital y la depreciación, y se explican por la existencia de importantes proyectos relacionados con la reestructuración y la sectorización del espacio aéreo y la necesidad de mejorar la gestión de la seguridad y garantizar en el futuro el cumplimiento de los objetivos de rendimiento en materia de seguridad. Por ello puede afirmarse, 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.
- (11) Debe autorizarse, por lo tanto, que Malta, Bulgaria y Polonia revisen sus objetivos locales en el ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad en la medida necesaria en función de las circunstancias que provocaron el rebasamiento del umbral de alerta, y de las pruebas que demuestran que los datos, supuestos y motivaciones que informaron la fijación de los objetivos iniciales ya no son 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, los Estados miembros considerados podrán revisar los objetivos y 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

Bulgaria, Malta y Polonia pueden revisar sus objetivos locales en el ámbito de rendimiento clave de la rentabilidad correspondientes a los años 2017, 2018 y 2019, recogidos en los planes de rendimiento de los bloques funcionales de espacio aéreo DANUBE, BLUAMED y BALTIC, respectivamente.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán la República de Bulgaria, la República de Malta y la República de Polonia.

Hecho en Bruselas, el 31 de octubre de 2017.

Por la Comisión

Violeta BULC

Miembro de la Comisión
