

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2022/728

af 13. april 2022

om den manglende overensstemmelse mellem visse præstationsmål i de udkast til nationale planer og planer for de funktionelle luftrumsblokke, der er forelagt af Belgien, Cypern, Frankrig, Grækenland, Letland, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Rumænien, Sverige og Tyskland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode og om fremsættelse af anbefalinger om revision af disse mål

(Meddelt under nummer C(2022) 2283)

(Kun den engelske, den franske, den græske, den lettiske, den maltesiske, den nederlandske, den rumænske, den svenske og den tyske udgave er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit,

efter høring af Udvalget for det Fælles Luftrum, og

ud fra følgende betragtninger:

GENERELLE BETRAGTNINGER

Baggrund

- (1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal der oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. I henhold til artikel 10 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ⁽²⁾ skal medlemsstaterne desuden enten på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke udarbejde bindende præstationsmål for hver referenceperiode for præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse præstationsmål skal være i overensstemmelse med de unionsdækkende mål, som Kommissionen har vedtaget for den pågældende referenceperiode. Kommissionen er ansvarlig for at vurdere, om de foreslåede præstationsmål i udkastet til præstationsplaner er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål på grundlag af de vurderingskriterier, der er fastsat i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (2) Udbruddet af covid-19-pandemien har siden første kvartal af kalenderåret 2020 haft en betydelig indvirkning på lufttransportsektoren og har reduceret lufttrafikken betydeligt i forhold til niveauet før pandemien som følge af de foranstaltninger, medlemsstaterne og tredjelande har truffet for at inddæmme pandemien.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1).

- (3) De unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode blev oprindeligt fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionsdækkende præstationsmål og udkastene til præstationsplanerne for tredje referenceperiode, som medlemsstaterne efterfølgende forelagde, blev udarbejdet før udbruddet af covid-19-pandemien, kunne de ikke tage de deraf følgende væsentligt ændrede omstændigheder for lufttransport i betragtning.
- (4) Som reaktion på covid-19-pandemiens indvirkning på udøvelsen af luftfartstjenester blev der i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 fastsat ekstraordinære foranstaltninger for den tredje referenceperiode, som fraviger bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ⁽⁴⁾. I henhold til artikel 2, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 vedtog Kommissionen den 2. juni 2021 Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastsættelse af reviderede unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode for de centrale præstationsområder sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.
- (5) Alle medlemsstater har udarbejdet og vedtaget udkast til præstationsplaner med reviderede lokale præstationsmål for den tredje referenceperiode, som blev forelagt Kommissionen til vurdering senest den 1. oktober 2021. Efter at have kontrolleret fuldstændigheden af disse udkast til præstationsplaner anmodede Kommissionen medlemsstaterne om at forelægge ajourførte udkast til præstationsplaner senest den 17. november 2021. Kommissionens vurdering i denne afgørelse er baseret på de ajourførte udkast til præstationsplaner, som medlemsstaterne har forelagt.
- (6) Præstationsvurderingsorganet, der bistår Kommissionen med gennemførelsen af præstationsordningen i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004, har forelagt Kommissionen en rapport med rådgivning om vurderingen af udkastene til præstationsplaner for den tredje referenceperiode.

Vurderingskriterier

- (7) I henhold til artikel 14, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke på grundlag af de vurderingskriterier, der er anført i punkt 1 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning, under hensyntagen til de lokale forhold. Med hensyn til hvert centralt præstationsområde og de tilknyttede præstationsmål har Kommissionen suppleret vurderingen ved at gennemgå udkastene til præstationsplaner for så vidt angår de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning.
- (8) På det centrale præstationsområde flyvesikkerhed har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de mål, medlemsstaterne har forelagt vedrørende effektiviteten af luftfartstjenesteudøveres forvaltning af flyvesikkerheden baseret på kriteriet i punkt 1.1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af sikkerhedsmålene vedrørende de elementer, der er fastsat i punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har konstateret, at de lokale sikkerhedspræstationsmål, som alle medlemsstater har foreslået, er i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål, og der er derfor ikke fastsat relevante resultater i denne afgørelse.
- (9) På det centrale præstationsområde miljø er overensstemmelsen af de mål, medlemsstaterne har forelagt vedrørende den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastet til præstationsplan er således blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet, der er fastsat i planen til forbedring af det europæiske rutenet. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af miljømålene vedrørende de elementer, der er fastsat i punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 af 29. maj 2019 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode, der starter den 1. januar 2020 og slutter den 31. december 2024 (EUT L 144 af 3.6.2019, s. 49).

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 af 3. november 2020 om ekstraordinære foranstaltninger for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings tredje referenceperiode (2020-2024) på grund af covid-19-pandemien (EUT L 366 af 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891 af 2. juni 2021 om fastsættelse af reviderede unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode (2020-2024) og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 (EUT L 195 af 3.6.2021, s. 3).

- (10) For kalenderåret 2020 blev det unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode inden for det centrale præstationsområde miljø, som oprindeligt blev fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, ikke revideret ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891, da fristen for anvendelsen af dette mål var udløbet, og gennemførelsen heraf derfor var blevet endelig, hvilket ikke gav mulighed for tilpasning med tilbagevirkende kraft. Det var derfor ikke hensigtsmæssigt for medlemsstaterne i de udkast til præstationsplaner, der blev forelagt senest den 1. oktober 2021, at revidere deres lokale præstationsmål for kalenderåret 2020 på det centrale præstationsområde miljø. I lyset af disse betragtninger blev overensstemmelsen mellem de lokale miljøpræstationsmål og de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål vurderet for kalenderårene 2021, 2022, 2023 og 2024. På dette grundlag har Kommissionen konstateret, at de lokale miljøpræstationsmål, som alle medlemsstater har foreslået, er i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål, og der er derfor ikke fastsat relevante resultater i denne afgørelse.
- (11) På det centrale præstationsområde kapacitet er overensstemmelsen af de mål, medlemsstaterne har forelagt vedrørende den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastet til præstationsplan er således blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier, der er fastsat i planen til forbedring af det europæiske rutenet. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af overflyvningskapacitetsmålene, herunder navnlig en gennemgang af de planlagte større investeringer og incitamentsordningen eller -ordningerne vedrørende de elementer, der er fastsat i punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (12) For kalenderåret 2020 blev det unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode inden for det centrale præstationsområde kapacitet, som oprindeligt blev fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, ikke revideret ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891, da fristen for anvendelsen af dette mål var udløbet, og gennemførelsen heraf derfor var blevet endelig, hvilket ikke gav mulighed for tilpasning med tilbagevirkende kraft. Det var derfor ikke hensigtsmæssigt for medlemsstaterne i de udkast til præstationsplaner, der blev forelagt senest den 1. oktober 2021, at revidere deres lokale præstationsmål for kalenderåret 2020 på det centrale præstationsområde kapacitet. I lyset af disse betragtninger blev overensstemmelsen mellem de lokale præstationsmål for kapacitet og de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål vurderet for kalenderårene 2021, 2022, 2023 og 2024.
- (13) I forbindelse med vurderingen af udkastet til overflyvningskapacitetsmål har Kommissionen endvidere suppleret sin vurdering med en gennemgang af udkastet til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for lufthavne, der er omfattet af anvendelsesområdet for gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 i henhold til nævnte forordnings artikel 1, stk. 3 og 4. I de tilfælde, hvor disse udkast til mål har givet anledning til betænkeligheder, er de tilknyttede bemærkninger anført i denne afgørelse.
- (14) På det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet er overensstemmelsen af de mål, medlemsstaterne har forelagt vedrørende de fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester, blevet vurderet på grundlag af kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse kriterier består af den fastlagte enhedsomkostningstendens i den tredje referenceperiode, den langsigtede enhedsomkostningstendens i den anden og den tredje referenceperiode (2015-2024) og referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning på afgiftszoneniveau sammenlignet med gennemsnitsværdien for de afgiftszoner, hvor luftfartstjenesteudøverne har et lignende operationelt og økonomisk miljø.
- (15) I de tilfælde, hvor omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester blev anset for ikke at være i overensstemmelse med kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, har Kommissionen på baggrund af de begrundelser og den dokumentation, der er fremlagt i de pågældende præstationsplaner, yderligere undersøgt, om en afvigelse kunne anses for at være nødvendig og forholdsmæssig på grundlag af punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, såfremt afvigelsen fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens alene skyldtes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene på det centrale præstationsområde kapacitet, eller i forbindelse med omstrukturingsforanstaltninger som omhandlet i artikel 2, stk. 18, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

- (16) Vurderingen af målene for overflyvningsomkostningseffektivitet blev gennemført under hensyntagen til lokale forhold. Den blev suppleret med en gennemgang af de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, dvs. de centrale faktorer og parametre, der understøtter disse mål som anført i punkt 2.1, litra d), i det nævnte bilag.
- (17) I forbindelse med vurderingen af udkastet til mål for overflyvningsomkostningseffektivitet har Kommissionen endvidere suppleret sin gennemgang med en vurdering af udkastet til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for lufthavne, der er omfattet af anvendelsesområdet for gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 i henhold til nævnte forordnings artikel 1, stk. 3 og 4. I de tilfælde, hvor disse udkast til mål har givet anledning til betænkeligheder, er de tilknyttede bemærkninger anført i denne afgørelse.
- (18) I overensstemmelse med punkt 2, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i forbindelse med vurderingen af udkast til kapacitetsmål suppleret sin gennemgang med en vurdering af de udkast til incitamentsordninger, der er omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. I denne henseende har Kommissionen undersøgt, om udkastene til incitamentsordninger opfylder de materielle krav, der er fastsat i artikel 11, stk. 1 og 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Hvis disse udkast til incitamentsordninger blev anset for at give anledning til betænkeligheder, er de tilknyttede bemærkninger anført i denne afgørelse.

Særlige overvejelser vedrørende udviklingen i trafikken

- (19) Ifølge STATFOR's basistrafikprognose fra oktober 2021 vil lufttrafikken på EU-plan nå op på niveauet før pandemien i løbet af 2023, og den vil overstige disse niveauer i 2024. Usikkerheden med hensyn til trafikudviklingen er dog fortsat særlig høj på grund af de risici, der er forbundet med udviklingen i den epidemiologiske situation vedrørende covid-19. Kommissionen bemærker, at genopretningen af trafikken forventes at være ujævn på tværs af medlemsstaterne.
- (20) Derfor forudses den forventede trafiktilvækst i den tredje referenceperiode i flere medlemsstater at være betydeligt lavere end den gennemsnitlige trafikvækst på EU-plan, og trafikmængderne for den tredje referenceperiode forventes at forblive under niveauet før pandemien i en række af disse medlemsstater. Kommissionen anerkender, at dette gør opfyldelsen af unionsdækkende mål for omkostningseffektivitet mere krævende for de berørte medlemsstater, og den har taget hensyn til dette ved gennemgangen af de lokale forhold, der er relevante for vurderingen af hvert udkast til præstationsplan.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE FABEC

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet — Belgien og Luxembourg

- (21) Belgien og Luxembourg har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for den tredje referenceperiode:

Overflyvningsafgiftszone for Belgien og Luxembourg	2014 Referencerværdi	2019 Referencerværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 5,7 % om året i den tredje referenceperiode for Belgien og Luxembourg underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.

- (23) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszoneniveau i den anden og den tredje referenceperiode på + 4,0 % om året for Belgien og Luxembourg underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (24) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgiens og Luxembourgs referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 83,28 EUR udtrykt i real værdi i 2017-priser (EUR2017) er 13,2 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 73,56 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at forskellen bliver endnu større i løbet af den tredje referenceperiode, da Belgien og Luxembourgs fastlagte overflyvningsomkostninger for 2024 er 49,9 % højere end gennemsnittet for sammenligningsgruppen.
- (25) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (26) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i udkastet til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 41 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende anslået afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til ca. 92,6 mio. EUR i EUR2017.
- (27) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgien og Luxembourg i udkastet til præstationsplan henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som overflyvningsluftfartstjenesteudøverne skeyes og MUAC har haft i løbet af den tredje referenceperiode til foranstaltninger vedrørende kapacitetsforbedring.
- (28) På den ene side fremhæves det i udkastet til præstationsplan, at det belgisk-luxembourgiske luftrums kompleksitet udgør en faktor, der øger flyveledernes relative arbejdsbyrde og dermed indvirker negativt på flyveledernes produktivitet og på overflyvningsomkostningsgrundlaget. Ifølge Belgien og Luxembourg er dette en af de vigtigste årsager til afvigelsen fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens.
- (29) På den anden side har Belgien og Luxembourg gjort gældende, at begge overflyvningsluftfartstjenesteudøvere (ANSP'er), dvs. skeyes og MUAC, står over for særlige udfordringer i forbindelse med tilvejebringelsen af tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme efterspørgslen efter luftrafik i den tredje referenceperiode og derefter.
- (30) Med hensyn til skeyes skitseres det for det første i udkastet til præstationsplan, at der forventes et stort antal pensioneringer af flyveledere i den tredje og den fjerde referenceperiode på grund af flyveledernes nuværende alderssammensætning.
- (31) Det oplyses, at den gældende belgiske lovgivning foreskriver, at flyveledere skal trækkes ud af tjeneste fem år før deres pensionstidspunkt. I løbet af disse fem år er de berettiget til førtidspensionering (i det følgende benævnt »DISPO«-ordningen) og modtager en godtgørelse på mellem 75 % og 85 % af deres seneste løn. Ifølge oplysningerne i udkastet til præstationsplan placeres flyveledere i øjeblikket i DISPO ved en alder på 56 år, og denne aldersgrænse skal hæves til 57 år. Fra 2025 og fremefter når 30 % af de operationelle flyveledere hos skeyes pensionsalderen i den tredje referenceperiode, mens yderligere 20 % af de operationelle flyveledere forventes at få adgang til førtidspensionering i den fjerde referenceperiode.
- (32) Skeyes planlægger at rekruttere og uddanne nye flyveledere for at erstatte de planlagte pensioneringer og levere kapacitet, der svarer til den forventede trafikefterspørgsel. Ifølge udkastet til præstationsplan vil skeyes i denne forbindelse få yderligere omkostninger, der henføres til overflyvningsomkostningsgrundlaget i hele referenceperioden, herunder omkostningerne i forbindelse med DISPO-førtidspensionsordningen.

- (33) Endvidere påpeges det i udkastet til præstationsplan, at skeyes har til hensigt at erstatte sit lufttrafikstyringssystem (»ATM«) med et fælles, integreret og harmoniseret luftrumstyringssystem sammen med MUAC og det belgiske forsvar, hvilket anses for afgørende for at støtte integrationen af civile og militære ATM-tjenester og øge kapaciteten og den operationelle effektivitet.
- (34) Hvad angår MUAC har Belgien og Luxembourg henvist til den kollektive overenskomst, der blev indgået i 2019, og som i det væsentlige har til formål at øge antallet af flyveledere med henblik på at mindske forskellen mellem disponibelt personale og trafiketerspørgslen. De fleksibilitetsbestemmelser, der indføres i aftalen, ledsages af en forhøjelse af lønskalaerne med næsten 11 %, hvilket påvirker omkostningsgrundlaget i hele referenceperioden.
- (35) Det rapporteres også, at MUAC pådrager sig yderligere omkostninger i den tredje referenceperiode i forbindelse med specifikke forbedringer af analyseprocessen efter operationerne og af relaterede værktøjer, som har til formål yderligere at optimere planlægningen af de daglige operationer.
- (36) Kommissionen fandt, at de afvigelser, der er omhandlet i betragtning 26, ikke udelukkende kan tilskrives de meromkostninger, der er forbundet med kapacitetsrelaterede foranstaltninger, herunder omkostningerne i forbindelse med ansættelse og uddannelse af nye flyveledere og omkostningerne til kapacitetsrelaterede større investeringer. Kommissionen konkluderede derfor, at de indberettede omkostningsafvigelser fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for Belgien og Luxembourg er for betydelige til udelukkende at kunne tilskrives de indberettede foranstaltninger med henblik på at nå lokale kapacitetsmål.
- (37) Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Belgien og Luxembourg.
- (38) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Belgien og Luxembourg i udkastet til præstationsplan ikke har fremlagt omstrukturingsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Belgien og Luxembourg.
- (39) Med hensyn til de elementer, der skal gennemgås, jf. punkt 2.1, litra d), nr. vii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, bemærker Kommissionen, at der er fastlagt en revideret omkostningsfordelingsmetode for at fordele de fastlagte omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester for den tredje referenceperiode for så vidt angår Belgien. De foreslåede ændringer vedrører fordelingen af omkostningerne ved indflyvningskontrolltjenester, der afholdes af skeyes, og fordelingen af omkostningerne i forbindelse med tilsynsomkostningerne. Kommissionen bemærker, at de foreslåede ændringer især bevirker, at omkostningerne til indflyvningskontrolltjenester allokeres fuldt ud til overflyvningsafgiftszonen.
- (40) Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt den ændring i omkostningsfordelingsmetoden, der er nævnt i betragtning 93, er i overensstemmelse med kravene i artikel 15, stk. 2, litra e), i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 22, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen vil yderligere undersøge de tilknyttede elementer i forbindelse med vurderingen af FABEC's reviderede udkast til præstationsplan for den pågældende luftfartstjenesteudøver.
- (41) På grundlag af betragtning 21-40 bør de foreslåede mål i FABEC's udkast til præstationsplan med hensyn til Belgiens og Luxembourgs overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Evaluering af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester —Belgien

- (42) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Belgiens udkast til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

- (43) Ved en sammenligning af den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester i den tredje referenceperiode og den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester har Kommissionen for det første konstateret, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for Belgiens tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone på + 6,3 % er højere end Belgiens fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau på + 5,7 % i den tredje referenceperiode.
- (44) For det andet bemærker Kommissionen, at udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester for Belgiens tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone på + 6,3 % i den tredje referenceperiode er højere end den faktiske fastlagte enhedsomkostningstendens på + 0,5 %, der er konstateret i den anden referenceperiode.
- (45) Ved en sammenligning af udkastet til nationale mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester og præstationerne for lignende lufthavne i den tredje referenceperiode har Kommissionen for det tredje bemærket, at den fastlagte enhedsomkostning for Brussels Airport anslås at ligge betydeligt over den gennemsnitlige fastlagte enhedsomkostning for den relevante sammenligningsgruppe.
- (46) Kommissionen finder derfor, at Belgien bør uddybe begrundelsen for omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester for den tredje referenceperiode.

Undersøgelse af incitamentsordningerne omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 som supplement til Kommissionens vurdering af udkast til kapacitetsmål — FABEC

- (47) Med hensyn til de elementer, der skal gennemgås, jf. punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at udkastet til en incitamentsordning for overflyvningskapacitet, der foreslås i FABEC's udkast til præstationsplan, omfatter en maksimal økonomisk fordel svarende til den maksimale økonomiske ulempe, som begge udgør 0,5 % af de fastlagte omkostninger.
- (48) På grundlag af ekspertrådgivning fra præstationsvurderingsorganet betvivler Kommissionen på det kraftigste, at den foreslåede maksimale økonomiske ulempe, som udgør 0,5 % af de fastlagte omkostninger, vil have nogen væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (49) Med hensyn til de incitamentsordninger vedrørende tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, der foreslås for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoneerne Belgien, Frankrig og Nederlandene, tvivler Kommissionen på, at de foreslåede maksimale økonomiske ulemper, som for alle disse incitamentsordninger udgør 0,5 % af de fastlagte omkostninger, vil have nogen væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som krævet i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (50) Med hensyn til den incitamentsordning for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, der foreslås for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone Luxembourg, tvivler Kommissionen på, at den foreslåede maksimale økonomiske ulempe, som udgør 0,25 % af de fastlagte omkostninger, vil have nogen væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som krævet i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (51) Belgien, Frankrig, Tyskland, Luxembourg og Nederlandene bør derfor med hensyn til FABEC's udkast til præstationsplan revidere deres udkast til incitamentsordninger med henblik på at nå overflyvningskapacitetsmålene, således at de maksimale økonomiske ulemper, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det udtrykkeligt kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør dette udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på 1 % af de fastlagte omkostninger eller derover.
- (52) Desuden bør Belgien, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene for så vidt angår FABEC's udkast til præstationsplan revidere deres udkast til incitamentsordninger med henblik på at nå målene for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, således at de maksimale økonomiske ulemper, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægterne, jf. artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør dette udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på 1 % af de fastlagte omkostninger eller derover.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE GRÆKENLAND

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

- (53) Grækenland har fremlagt følgende udkast til kapacitetsmål udtrykt i overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, og følgende tilsvarende nationale referenceværdier for den tredje referenceperiode er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021:

	2021	2022	2023	2024
Grækenlands udkast til overflyvningskapacitetsmål i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenceværdier for Grækenland i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Kommissionen bemærker, at de udkast til kapacitetsmål, som Grækenland har foreslået for kalenderårene 2021-2024, er højere end de tilsvarende nationale referenceværdier, der er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021. I den forbindelse observeres den største afvigelse i udkastet til kapacitetsmål fra de tilsvarende nationale referenceværdier for kalenderåret 2021.
- (55) Kommissionen bemærker, at de kapacitetsforbedrende foranstaltninger, der er skitseret i udkastet til præstationsplan, kun omfatter en del af de foranstaltninger, der var fastsat i netoperationsplanen fra september 2021. Disse foranstaltninger omfatter store investeringer i opgradering af ATM-infrastrukturen, ansættelse af i alt 70 fuldtidsækvivalenter som flyveledere i områdekontrolcentraler i løbet af kalenderåret 2022 samt foranstaltninger til omstrukturering af luftrummet.
- (56) Kommissionen bemærker imidlertid, at flere relevante kapacitetsforbedrende foranstaltninger, som er indeholdt i netoperationsplanen fra september 2021, ikke er medtaget i det udkast til præstationsplan, som Grækenland har forelagt, hvilket kan resultere i en kapacitetsmangel i kalenderårene 2023 og 2024. På grundlag af de oplysninger, som Grækenland har forelagt, er det heller ikke klart, hvordan den betydelige stigning i antallet af flyveledere og den efterfølgende oplæring på arbejdspladsen fra kalenderåret 2022 og fremefter vil blive håndteret, samtidig med at de stigende kapacitetskrav opfyldes.
- (57) I betragtning af, at Grækenlands udkast til kapacitetsmål er højere end de tilsvarende nationale referenceværdier i 2021-2024, fremgår det for så vidt angår punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, at de foreslåede foranstaltninger vil være utilstrækkelige til at imødekomme den forventede trafik efterspørgsel, navnlig i lyset af den forventede trafikvækst mod slutningen af den tredje referenceperiode som led i genopretningen af lufttrafikken efter virkningerne af covid-19-pandemien.
- (58) Grækenland anfører i sit udkast til præstationsplan, at målene for kalenderårene 2021-2024 ikke kunne fastsættes i overensstemmelse med referenceværdierne i netoperationsplanen fra september 2021 på grund af den mere optimistiske genopretning af lufttrafikken i STATFOR's trafikprognose fra oktober 2021. Grækenland anfører endvidere, at de foreslåede mål afspejler denne ændring i trafikantagelserne, og at de derfor afviger fra referenceværdierne.
- (59) I lyset af vurderingskriterierne i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder Kommissionen, at de oplysninger og den dokumentation, som Grækenland har fremlagt i sit udkast til præstationsplan, herunder for så vidt angår relevante lokale forhold, ikke gør det berettiget, at de foreslåede overflyvningskapacitetsmål afviger væsentligt fra de tilsvarende referenceværdier.
- (60) På grundlag af betragtning 53-59 bør de foreslåede mål i Grækenlands udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet.

Evaluering af udkast til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester

- (61) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Grækenlands udkast til præstationsmål for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet i overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (62) Kommissionen har specifikt konstateret, at når man på lufthavniveau sammenligner udkastet til nationale mål for gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelser med resultaterne i lignende lufthavne, forventes Athens lufthavn at opleve større ATFM-forsinkelser end dem, der forventes for lignende lufthavne.
- (63) Kommissionen finder derfor, at Grækenland yderligere bør begrunde kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller bør nedjustere udkastet til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester.

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (64) Grækenland har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester:

Overflyvningsafgiftszone Grækenland	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 9,1 % i den tredje referenceperiode underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (66) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands langsigtede fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau i den anden og den tredje referenceperiode på + 0,5 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (67) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 23,20 EUR i EUR2017 er 18,9 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 28,59 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker imidlertid, at Grækenlands fastlagte overflyvningsenhedsomkostning forventes at overstige gennemsnittet for sammenligningsgruppen i den tredje referenceperiode med en forskel på + 8,7 % for kalenderåret 2024.
- (68) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (69) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at forskellen anslået af præstationsvurderingsorganet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Grækenlands udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 54 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til 31 mio. EUR i EUR2017.

- (70) Grækenland anfører i udkastet til præstationsplan, at der forventes en betydelig stigning i antallet af flyveledere i driften i områdekontrolcentralen i Athen i løbet af den tredje referenceperiode, hvilket vil resultere i i alt 71 ekstra fuldtidsækvivalenter i 2024 i forhold til 2019. Desuden er der planer om at gennemføre flere større investeringer i ATM og overvågningssystemer hen imod slutningen af referenceperioden med en betydelig omkostningsvirkning fra 2022 og fremefter. Grækenland anfører i udkastet til præstationsplan, at de dermed forbundne afskrivningsomkostninger er blevet fratrukket beløb, der blev opkrævet for meget i den anden referenceperiode i forbindelse med forsinkede investeringer i anlægsaktiver.
- (71) Kommissionen bemærker, at rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet peger på uklarheder og uoverensstemmelser med hensyn til det samlede sæt af foranstaltninger, som Grækenland har fremlagt med hensyn til gennemførelsen af sine lokale kapacitetsmål, hvilket får præstationsvurderingsorganet til at sætte spørgsmålstegn ved, om disse foranstaltninger vil blive gennemført effektivt og dermed få den forventede virkning. Det skal også bemærkes, at Grækenland i sit udkast til præstationsplan hverken har detaljeret eller kvantificeret de yderligere omkostninger i forbindelse med uddannelse og ansættelse af nye flyveledere. Da der ikke foreligger underbyggede oplysninger om disse omkostninger, vurderer Kommissionen, at begge de afvigelser, der er nævnt i betragtning 69, er for betydelige til at begrunde, at de udelukkende kan tilskrives foranstaltninger til opnåelse af de lokale kapacitetsmål.
- (72) Det skal imidlertid bemærkes, at de udkast til kapacitetsmål, der er fastsat af Grækenland, af de grunde, der er anført i betragtning 53-59 til denne afgørelse, anses for ikke at være i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende mål. Da der ikke foreligger overensstemmende kapacitetsmål, er det efter Kommissionens opfattelse ikke muligt på dette trin at gennemføre vurderingen af det kriterium, der er anført i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, vedrørende Grækenland, da de planlagte foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, eventuelt vil blive ændret i forbindelse med den krævede revision af kapacitetsmålene.
- (73) Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Grækenland.
- (74) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Grækenland i sit udkast til præstationsplan ikke har præsenteret omstrukturierungsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Grækenland.
- (75) Undersøgelsen af de vigtigste faktorer og parametre, der er omhandlet i punkt 2.1, litra d), i bilag IV i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og som ligger til grund for udkastet til præstationsmål på det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, har desuden givet anledning til følgende anmærkninger vedrørende Grækenlands foreslåede omkostningsgrundlag i den tredje referenceperiode.
- (76) Kommissionen bemærker, at de fastlagte omkostninger i forbindelse med eftersøgning og redning for første gang er blevet tilføjet i Grækenlands overflyvningsomkostningsgrundlag i den tredje referenceperiode. Disse omkostninger førte til en betydelig stigning i de fastlagte overflyvningsomkostninger og beløber sig til ca. 9 % af overflyvningsomkostningsgrundlaget for 2020 og ca. 5 % af det samlede overflyvningsomkostningsgrundlag for 2024. Grækenland bør fremlægge yderligere begrundelser i sit reviderede udkast til præstationsplan med hensyn til berettigelsen og proportionaliteten af de dermed forbundne fastlagte omkostninger og deres fordeling mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester samt mellem luftfartstjenester og andre relevante sektorer.
- (77) Kommissionen noterer sig endvidere oprettelsen af en ny national tilsynsmyndighed, der organisatorisk er adskilt fra luftfartstjenesteudøveren, hvilket er forbundet med en stigning i tilsynsomkostningerne. Under hensyntagen til størrelsen af de dermed forbundne ekstraomkostninger bør Grækenland yderligere redegøre for de underliggende omkostningsfaktorer og antagelser i sit reviderede udkast til præstationsplan.
- (78) På grundlag af betragtning 64-77 bør de foreslåede mål i Grækenlands udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Evaluering af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester

- (79) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Grækenlands udkast til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (80) Kommissionen bemærker, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester for Grækenlands tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone på + 6,8 % i den tredje referenceperiode er højere end den faktiske fastlagte enhedsomkostningstendens på – 3,9 %, der er konstateret i den anden referenceperiode.
- (81) Kommissionen finder derfor, at Grækenland bør udbyde begrundelsen for omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester for den tredje referenceperiode.

Undersøgelse af incitamentsordningerne omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 som supplement til Kommissionens vurdering af udkast til kapacitetsmål

- (82) Med hensyn til de elementer, der skal gennemgås, jf. punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, bemærker Kommissionen, at både incitamentsordningen for overflyvningskapacitet og den incitamentsordning for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, der foreslås i Grækenlands udkast til præstationsplan, omfatter en maksimal økonomisk ulempe på 0,50 % af de fastlagte overflyvningsomkostninger og 0,60 % af de fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester og en maksimal økonomisk fordel på 0,10 % af de fastlagte omkostninger for overflyvningstjenester og 0,30 % af de fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester.
- (83) Med hensyn til disse incitamentsordninger er Kommissionen på grundlag af ekspertrådgivning fra præstationsvurderingsorganet stærkt i tvivl om, hvorvidt den foreslåede maksimale økonomiske ulempe, som beløber sig til 0,50 % af de fastlagte overflyvningsomkostninger og 0,60 % af de fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester, vil have nogen væsentlig indvirkning på risikointægten, jf. artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (84) Grækenland bør derfor revidere sit udkast til incitamentsordninger med henblik på at nå målene for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, således at de maksimale økonomiske ulemper, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det udtrykkeligt kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør dette udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på 1 % af de fastlagte omkostninger eller derover.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE CYPERN

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

- (85) Cypern har fremlagt følgende udkast til kapacitetsmål udtrykt i overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, og følgende tilsvarende nationale referenceværdier for den tredje referenceperiode er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021:

	2021	2022	2023	2024
Cyperns udkast til overflyvningskapacitetsmål i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenceværdier for Cypern i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Kommissionen bemærker, at de udkast til kapacitetsmål, som Cypern har foreslået for kalenderårene 2021-2024, er højere end de tilsvarende nationale referenceværdier, der er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021. I den forbindelse observeres den største afvigelse i udkastet til kapacitetsmål fra de tilsvarende nationale referenceværdier for 2024, efterfulgt af målene for henholdsvis 2023 og 2022.

- (87) Kommissionen bemærker, at de kapacitetsforbedrende foranstaltninger, der er skitseret i udkastet til præstationsplan, omfatter nogle af de foranstaltninger, der er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021. Disse foranstaltninger omfatter en forøgelse af lufttrafiktjenesteudøvernes personaleniveau, større investeringer i opgradering af ATM-infrastrukturen samt foranstaltninger til omstrukturering af luftrummet. Hvad angår personale, er det desuden planen, at antallet af flyveledere, der er i tjeneste i områdekontrolcentralen i Nicosia, vil stige med 22 fuldtidsækvivalenter i forhold til den tredje referenceperiode.
- (88) Kommissionen bemærker imidlertid, at flere relevante kapacitetsforbedrende foranstaltninger, som er indeholdt i netoperationsplanen fra september 2021, ikke er medtaget i det udkast til præstationsplan, som Cypern har forelagt, nemlig forbedring af lufttrafik- og kapacitetsstyringsteknikker, overgang til den nye områdekontrolcentral og et projekt for operationel ekspertise.
- (89) I betragtning af at Cyperns udkast til kapacitetsmål er højere end de tilsvarende nationale referenceværdier i de sidste tre kalenderår af den tredje referenceperiode, fremgår det for så vidt angår punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, at de foreslåede foranstaltninger vil være utilstrækkelige til at opfylde den forventede trafikefterspørgsel, navnlig i lyset af den forventede trafikvækst i den tredje referenceperiode.
- (90) Cypern anfører i sit udkast til præstationsplan, at der ikke kunne fastsættes mere ambitiøse mål på grund af omkostningsbesparende foranstaltninger med henblik på at nå målene på det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet samt den skiftende geopolitiske situation, som i væsentlig grad påvirker udøvelsen af luftfartstjenester.
- (91) I lyset af vurderingskriterierne i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder Kommissionen dog, at de oplysninger og den dokumentation, som Cypern har fremlagt i sit udkast til præstationsplan, herunder for så vidt angår relevante lokale forhold, ikke gør det berettiget, at de foreslåede overflyvningskapacitetsmål afviger væsentligt fra de tilsvarende referenceværdier.
- (92) På grundlag af betragtning 85-91 bør de foreslåede mål i Cyperns udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet.

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (93) Cypern har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester:

Overflyvningsafgiftszone Cypern	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Cyperns fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 4,9 % i den tredje referenceperiode underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (95) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszone-niveau i den anden og den tredje referenceperiode på - 0,2 % om året for Cypern underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (96) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Cyperns referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 26,61 EUR i EUR2017 er 4,7 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 27,91 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker dog, at Cyperns fastlagte overflyvningsenhedsomkostning vil ligge 6,0 % over gennemsnittet for sammenligningsgruppen i 2024.

- (97) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (98) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Cyperns udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 10 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til ca. 6 mio. EUR i EUR2017.
- (99) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Cypern i sit udkast til præstationsplan har anført, at omkostningsafvigelserne fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens og fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens skyldes foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, herunder øget personale og opgradering af det eksisterende ATM-system, som har til formål at muliggøre driften af yderligere ATC-sektorer. Ifølge udkastet til præstationsplan forventes yderligere flyveledere at blive operationelle i den tredje referenceperiode, og det samlede operationelle antal flyveledere forventes at nå op på 100 fuldtidsækvivalenter i 2024, hvilket er en stigning fra 73 fuldtidsækvivalenter i 2019. Kommissionen bemærker imidlertid, at Cypern i sit udkast til præstationsplan ikke har kvantificeret de forventede omkostningsvirkninger af de fremlagte foranstaltninger i forbindelse med opfyldelsen af de lokale kapacitetsmål.
- (100) Det bør bemærkes, at Cyperns udkast til kapacitetsmål af de årsager, der er anført i betragtning 85-91, anses for ikke at være i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål. Da der ikke foreligger overensstemmende kapacitetsmål, er det efter Kommissionens opfattelse ikke muligt på dette trin at gennemføre vurderingen af det kriterium, der er anført i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, vedrørende Cypern, da de planlagte foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, eventuelt vil blive revideret i forbindelse med den krævede revision af kapacitetsmålene.
- (101) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bør det bemærkes, at Cypern i sit udkast til præstationsplaner nævner en planlagt omstrukturingsforanstaltning, der omfatter etableringen af en ny selskabsenhed, som skal udøve luftfartstjenester i Cypern. Cypern påpeger, at det forventer omstrukturingsomkostninger i forbindelse med denne foranstaltning, men det understreger også, at det ikke var muligt at estimere disse omkostninger på tidspunktet for udarbejdelsen af udkastet til præstationsplan. Udkastet til præstationsplan indeholder derfor ingen begrundelse eller detaljer, der gør det muligt for Kommissionen at vurdere, om kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), finder anvendelse på den anmeldte foranstaltning. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Cypern.
- (102) På grundlag af betragtning 93-101 bør de foreslåede mål i Cyperns udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE LETLAND

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (103) Letland har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for den tredje referenceperiode:

Letlands overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszoneniveau på + 3,3 % om året i den tredje referenceperiode for Letland underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (105) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszoneniveau i den anden og tredje referenceperiode på - 0,4 % om året for Letland underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (106) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Letlands referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 23,61 EUR i EUR2017 er 17,2 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 28,51 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at Letlands fastlagte overflyvningsenhedsomkostning for 2024 fortsat vil være 15 % lavere end gennemsnittet for sammenligningsgruppen.
- (107) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (108) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Letlands udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 2 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til ca. 2 mio. EUR i EUR2017.
- (109) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Letland i udkastet til præstationsplan har fastsat visse foranstaltninger, som luftfartstjenesteudøveren (LGS) har truffet med henblik på at nå lokale kapacitetsmål.
- (110) Kommissionen bemærker, at LGS efter gennemførelsen af omkostningsbesparende foranstaltninger i 2020 og 2021 har til hensigt at øge sine personale- og afskrivningsomkostninger i de resterende år af den tredje referenceperiode med henblik på at imødekomme den trafikgenopretning, der forventes fra 2022 til 2024, og mindske den øgede arbejdsbyrde som følge af omdirigering af ruter rundt om det hviderussiske luftrum.
- (111) Med hensyn til personaleforanstaltninger bemærker Kommissionen, at LGS planlægger at øge antallet af operationelle overflyvningsflyveledere i den tredje referenceperiode med ni fuldtidsækvivalenter i 2020-2021 og én i 2022-2024. Det anerkendes, at luftfartstjenesteudøveren etablerede dette flyvedertræningsprogram før pandemien for at tage højde for den forventede trafikvækst og undgå fremtidige overflyvnings-ATFM-forsinkelser som dem, der opleves i den anden referenceperiode.
- (112) Med hensyn til aflønningspolitikken bemærker Kommissionen, at LGS fra 2022 planlægger at genindføre nogle af sine forpligtelser over for arbejdstagerne, herunder en aftalt bruttolønstigning på 8 %, som var blevet midlertidigt suspenderet under krisen. Desuden forventer Letland yderligere lønstigninger som følge af en generel stigning i den nationale gennemsnitsløn.
- (113) Med hensyn til de planlagte investeringer i anlægsaktiver bemærker Kommissionen, at LGS planlægger at genoptage forskellige investeringsprojekter i den tredje referenceperiode med forbehold af LGS' finansielle resultater og den faktiske trafikgenopretning. Kommissionen bemærker, at afskrivningsomkostningerne for de fire »nye større investeringer« og »andre nye investeringer«, som LGS har indberettet, forventes at stige betydeligt i 2023. Disse investeringers bidrag til den fremtidige kapacitetstilførsel er imidlertid ikke underbygget i Letlands udkast til præstationsplan.
- (114) Kommissionen erkender, at ansættelse af yderligere flyveledere og genoptagelse af kapacitetsforbedrende investeringer i anlægsaktiver kan være gyldige grunde til at afvige fra den samlede unionsdækkende enhedsomkostningstendens med henblik på at levere den nødvendige kapacitet på lang sigt. Kommissionen kunne imidlertid ikke på grundlag af oplysningerne i Letlands udkast til præstationsplan fastslå, at den anførte stigning i personalets lønninger ville være en nødvendig og forholdsmæssig foranstaltning til at nå præstationsmålene for lokal kapacitet og kunne påberåbes som begrundelse for en afvigelse fra de unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendenser.

- (115) Desuden har Kommissionen på grundlag af præstationsvurderingsorganets vurdering konstateret, at de kapitalomkostninger, som Letland har foreslået, viser en anomali med hensyn til den planlagte egenkapitalforrentning, som ikke er blevet fastsat på et niveau, der svarer til luftfartstjenesteudøverens eksponering for finansielle risici. Dette fører i den tredje referenceperiode til kapitalomkostninger, som er ca. 1,5 mio. EUR højere end den finansielle risiko, der er forbundet med trafikrisikomekanismen. Denne overskridelse kan ikke begrundes med henvisning til opfyldelsen af kapacitetsmålene.
- (116) Kommissionen finder derfor, at Letland ikke i tilstrækkelig grad har påvist, at de afvigelser, der er omhandlet i betragtning 108, udelukkende kan tilskrives yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale præstationsmål på det centrale præstationsområde kapacitet. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Letland.
- (117) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Letland i sit udkast til præstationsplan ikke har fremlagt omstrukturingsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Letland.
- (118) Desuden har gennemgangen af de centrale faktorer og parametre, der er omhandlet i punkt 2.1, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og som ligger til grund for udkastet til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, givet anledning til følgende anmærkninger vedrørende referenceværdierne for 2014 og 2019 og pensionsomkostningerne.
- (119) For det første bemærker Kommissionen, at Letland fra 2020 tildeler en del af sit omkostningsgrundlag til Vilnius-flyveinformationsregionen (»Vilnius FIR«) svarende til omkostningerne til ATM og kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS), der udøves på ruten NINTA-ADAXA. Letlands udkast til præstationsplan indeholder imidlertid referenceværdier, der svarer til de faktiske omkostninger for henholdsvis 2014 og 2019 uden fradrag af de omkostninger, der er forbundet med ruten NINTA-ADAXA. På grundlag af rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet finder Kommissionen, at justeringerne af Letlands referenceværdier for omkostninger og trafik for 2014 og 2019 er nødvendige for at gøre disse værdier sammenlignelige med de fastlagte omkostninger i den tredje referenceperiode og muliggøre en nøjagtig vurdering af Letlands omkostningseffektivitetsmål for den tredje referenceperiode.
- (120) For det andet finder Kommissionen på grundlag af rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet, at Letland bør revurdere eller bedre begrunde de foreslåede fastlagte pensionsomkostninger, da den forholdsmæssige andel af disse omkostninger forekommer unormalt høj i forhold til det samlede omkostningsgrundlag.
- (121) På grundlag af betragtning 103-120 bør de foreslåede mål i Letlands udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE MALTA

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (122) Malta har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for den tredje referenceperiode:

Maltas overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 2,0 % om året i den tredje referenceperiode for Malta underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (124) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszone-niveau i den anden og tredje referenceperiode på + 1,6 % om året for Malta underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,3 % i samme periode.
- (125) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Maltas referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 22,98 EUR i EUR2017 er 19,7 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 28,64 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at Maltas fastlagte overflyvningsenhedsomkostning for 2024 fortsat vil være 22,1 % lavere end gennemsnittet for sammenligningsgruppen.
- (126) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (127) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Maltas udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 1 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til ca. 5,8 mio. EUR i EUR2017.
- (128) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Malta i sit udkast til præstationsplan fremlagt visse foranstaltninger og investeringer vedrørende opfyldelsen af kapacitetsmål.
- (129) Kommissionen bemærker navnlig, at MATSA inden 2024 planlægger at ansætte fire tekniske specialister som flyvesikkerhedselektronikpersonale og fem flyveledere. De nye flyveledere vil imidlertid starte med en tårn- og indflyvningskontrolrating, og de dermed forbundne personaleomkostninger forventes derfor først og fremmest at blive afsat til tårn- og indflyvningskontroltjenester. Kommissionen bemærker også, at MATSA fra 2023 planlægger at øge aflønningen af personalet efter en toårig lønfastfrysning, der er aftalt kollektivt med personalet, for at spare omkostninger under pandemien.
- (130) Kommissionen bemærker, at MATSA planlægger at øge andre driftsomkostninger med henblik på at forbedre personalets kompetence og tilbyde uddannelse for at gøre det muligt at levere fremtidig kapacitet. Kommissionen bemærker også, at MATSA oplyser, at højere forsikringspræmier og inflation er andre vigtige drivkræfter bag andre yderligere driftsomkostninger.
- (131) Præstationsvurderingsorganet rapporterer, at MATSA planlægger at øge sine afskrivningsomkostninger betydeligt i den tredje referenceperiode. Kommissionen modtog imidlertid ingen dokumentation for, at stigningen i afskrivningsomkostningerne kan begrundes i kapacitetsrelaterede foranstaltninger, da Maltas udkast til præstationsplan ikke indeholder nærmere oplysninger om bidraget til kapaciteten af de nye investeringer, der er planlagt i den tredje referenceperiode.
- (132) Kommissionen finder, at en forøgelse af luftfartstjenesteudøverens personale for at tage højde for fremtidig forventet kapacitet kan være en gyldig grund til en afvigelse i henhold til punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for så vidt angår Malta. På grund af utilstrækkelige oplysninger i udkastet til præstationsplan har Kommissionen imidlertid ikke været i stand til at fastslå, om de rapporterede stigninger i personalets lønninger og de planlagte investeringer i anlægsaktiver er nødvendige og forholdsmæssige med henblik på at nå de lokale kapacitetsmål og derfor kan påberåbes som begrundelse for en afvigelse fra de unionsdækkende tendenser for enhedsomkostninger.
- (133) Kommissionen finder derfor, at Malta ikke i tilstrækkelig grad har påvist, at de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (128)-(132), udelukkende kan tilskrives yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale præstationsmål på det centrale præstationsområde kapacitet. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Malta.

- (134) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Malta i sit udkast til præstationsplan ikke har fremlagt omstruktureringsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Malta.
- (135) På grundlag af betragtning 122-134 bør de foreslåede mål i Maltas udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Evaluerings af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester

- (136) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Maltas udkast til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (137) Ved en sammenligning af den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i den tredje referenceperiode og den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester har Kommissionen for det første konstateret, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for Maltas tårn- og indflyvningskontrollafgiftszone på + 4,3 % er højere end Maltas fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau på + 2,0 % i den tredje referenceperiode.
- (138) For det andet bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for Maltas tårn- og indflyvningskontrollafgiftszone på + 4,3 % i den tredje referenceperiode er højere end den faktiske fastlagte enhedsomkostningstendens på + 0,6 %, der er konstateret i den anden referenceperiode.
- (139) Kommissionen finder derfor, at Malta bør uddybe begrundelsen for omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for den tredje referenceperiode.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE RUMÆNIEN

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (140) Rumænien har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for den tredje referenceperiode:

Rumæniens overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 2,9 % om året i den tredje referenceperiode for Rumænien underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (142) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszone-niveau i den anden og den tredje referenceperiode på + 0,6 % om året for Rumænien underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (143) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Rumæniens referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 34,03 EUR i EUR2017 er 14,6 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 39,84 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at Rumæniens fastlagte overflyvningsenhedsomkostning for 2024 fortsat vil være 9,0 % lavere end gennemsnittet for sammenligningsgruppen.

- (144) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (145) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Rumæniens udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der kræves for at opfylde den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens for den tredje referenceperiode, er ca. 15 mio. EUR i EUR2017, mens en tilsvarende afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende tendens beløber sig til ca. 32 mio. EUR i EUR2017.
- (146) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Rumænien i udkastet til præstationsplan anfører, at overflyvningsluftfartstjenesteudøveren, ROMATSA, vil afholde yderligere fastlagte omkostninger i den tredje referenceperiode med henblik på at gennemføre foranstaltninger for at nå de lokale kapacitetsmål. De foranstaltninger, som Rumænien har påberåbt sig, vedrører hovedsagelig personale- og uddannelsesomkostninger efterfulgt af investeringsomkostninger.
- (147) Kommissionen bemærker, at ROMATSA planlægger at pådrage sig yderligere personaleomkostninger og andre driftsomkostninger med henblik på at ansætte og uddanne nye overflyvningsflyveledere. Rumænien begrundede den foreslåede rekrutterings- og uddannelsesplan med et behov for at erstatte en stor bølge af planlagte pensioneringer, der forventes at toppe i den fjerde referenceperiode. Rumænien påpeger, at planen skal starte allerede i den tredje referenceperiode i betragtning af, at det tager mellem tre og fem år at uddanne en flyveleder med fuld licens. Præstationsvurderingsorganet fandt imidlertid, at omkostningsniveauet i forbindelse med rekrutteringsplanen burde underbygges og begrundes yderligere i betragtning af det høje niveau. På grundlag af rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet finder Kommissionen, at ROMATSA navnlig bør redegøre nærmere for, hvordan omkostningerne til personale og uddannelse pr. fuldtidsækvivalent er blevet beregnet.
- (148) Med hensyn til investeringsomkostningerne bemærker Kommissionen, at Rumæniens udkast til præstationsplan skitserer behovet for at pådrage sig yderligere afskrivningsomkostninger og kapitalomkostninger for at gennemføre følgende projekter: ATM-systemets trin 1 fase 1 (som startede i den anden referenceperiode og afskrives fra 2020) og trin 1 fase 2 (som startede i den anden referenceperiode og afskrives fra 2022), trafikkompleksitet og vurderingsværktøj, der efter planen skal implementeres i 2024, og Datalink-tjenestekontrakten.
- (149) Med hensyn til ATM-systemets omkostninger konstaterede præstationsvurderingsorganet i sin overvågningsrapport for den anden referenceperiode, at kapitaludgifterne til trin 1 fase 2 for den anden referenceperiode ikke blev realiseret i hele referenceperioden, og at de samlede faktiske investeringsomkostninger var betydeligt lavere end dem, der var fastsat i præstationsplanen for den anden referenceperiode. Samlet set beregner præstationsvurderingsorganet, at luftrumsbrugerne i den anden referenceperiode har finansieret 32,5 mio. EUR til investeringer, der ikke er blevet realiseret, og det er uafklaret, om dette beløb vil blive tilbagebetalt til luftrumsbrugerne. Præstationsvurderingsorganet konkluderede, at de yderligere omkostninger, som Rumænien påberåbte sig som en afvigelse for at nå sine lokale overflyvningsmål for den tredje referenceperiode, derfor ikke er berettigede.
- (150) Det skal bemærkes, at Kommissionen på grundlag af præstationsvurderingsorganets vurdering har konstateret, at de kapitalomkostninger, som Rumænien har foreslået, ikke er blevet fastsat på et niveau, der står i et rimeligt forhold til kapitalomkostningerne. Dette fører i den tredje referenceperiode til kapitalomkostninger, som er 16 mio. EUR højere end den finansielle risiko, der er forbundet med trafikrisikomekanismen. Denne overskridelse kan ikke begrundes med henvisning til opfyldelsen af kapacitetsmålene.
- (151) I lyset af overvejelserne i betragtning 146-150 og under hensyntagen til rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet konkluderer Kommissionen, at kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ikke er opfyldt for så vidt angår Rumænien.
- (152) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Rumænien i sit udkast til præstationsplan ikke har fremlagt omstruktureringsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Rumænien.

- (153) På grundlag af betragtning 140-152 bør de foreslåede mål i Rumæniens udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Evaluering af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester

- (154) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Rumæniens udkast til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (155) Ved en sammenligning af den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i den tredje referenceperiode og den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester har Kommissionen for det første konstateret, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for Rumæniens tårn- og indflyvningskontrollafgiftszone på + 4,3 % er højere end Rumæniens fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau på + 2,9 % i den tredje referenceperiode.
- (156) For det andet bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for Rumæniens tårn- og indflyvningskontrollafgiftszone på + 4,3 % i den tredje referenceperiode er højere end den faktiske fastlagte enhedsomkostningstendens på - 3,1 %, der er konstateret i den anden referenceperiode.
- (157) Kommissionen finder derfor, Rumænien bør uddybe begrundelsen for omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for den tredje referenceperiode.

Undersøgelse af incitamentsordningerne omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 som supplement til Kommissionens vurdering af udkast til kapacitetsmål

- (158) Med hensyn til de elementer, der skal gennemgås, jf. punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at udkastet til en incitamentsordning for tårn- og indflyvningskontrollkapacitet, der foreslås i Rumæniens udkast til præstationsplan, omfatter en maksimal økonomisk ulempe på 0,50 % af de fastlagte omkostninger og en maksimal økonomisk fordel på 0,50 % af de fastlagte omkostninger.
- (159) Med hensyn til disse tårn- og indflyvningsrelaterede incitamentsordninger betvivler Kommissionen — på grundlag af ekspertrådgivning fra præstationsvurderingsorganet — på det kraftigste, at den foreslåede maksimale økonomiske ulempe, som udgør 0,50 % af de fastlagte omkostninger, vil have nogen væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (160) Rumænien bør derfor revidere sit udkast til incitamentsordning med henblik på at nå målene for tårn- og indflyvningskontrollkapacitet, således at den maksimale økonomiske ulempe, der følger af denne incitamentsordning, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det udtrykkeligt kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør dette udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på 1 % af de fastlagte omkostninger eller derover.

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE SVERIGE

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

- (161) Sverige har fremlagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for den tredje referenceperiode:

Sveriges overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszone-niveau på + 0,2 % om året i den tredje referenceperiode for Sverige overpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode.
- (163) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede tendens for den fastlagte overflyvningsenhedsomkostning på afgiftszone-niveau i den anden og den tredje referenceperiode på + 1,0 % om året for Sverige underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,3 % i samme periode.
- (164) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Sveriges referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning på 58,87 EUR i EUR2017 er 31,6 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 44,74 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at forskellen bliver endnu større i løbet af den tredje referenceperiode, da Sveriges fastlagte overflyvningsomkostninger for 2024 er 41,8 % højere end gennemsnittet for sammenligningsgruppen.
- (165) Det skal endvidere undersøges, om de ovennævnte afvigelser fra kriterierne i punkt 1.4, litra b) og punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i henhold til punkt 1.4, litra d), i det nævnte bilag.
- (166) Kommissionen bemærker, at den af præstationsvurderingsorganet anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for den tredje referenceperiode, der er indberettet i Sveriges udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der ville være nødvendige for at opfylde den langsigtede unionsdækkende tendens, beløber sig til ca. 43 mio. EUR i EUR2017.
- (167) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Sverige i udkastet til præstationsplan fremlægger flere foranstaltninger vedrørende opfyldelsen af lokale kapacitetsmål.
- (168) Kommissionen bemærker navnlig, at den vigtigste overflyvningsluftfartstjenesteudøver, nemlig LfV, planlægger at uddanne nye flyveledere for at håndtere kommende pensioneringer i de resterende år af den tredje referenceperiode. Sverige rapporterer om en planlagt nettoforøgelse af flyveledere i den tredje referenceperiode svarende til 14 fuldtidsækvivalenter i områdekontrolcentralen i Malmø og 14 fuldtidsækvivalenter i områdekontrolcentralen i Stockholm. Kommissionen bemærker imidlertid, at Sverige ikke har kvantificeret den forventede omkostningsvirkning af disse personalerelaterede foranstaltninger i sit udkast til præstationsplan.
- (169) Kommissionen bemærker, at Sverige ud over personaleomkostningerne oplyser, at LVF's væsentligste nye store investering er »udvidet fjernstyring af tårnkontrolltjenester« i Stockholm og fire forbundne lufthavne (Kiruna, Umeå, Östersund og Malmø). De fastlagte omkostninger ved »udvidet fjernstyring af tårnkontrolltjenester« udgør 11 % af de samlede fastlagte investeringsomkostninger i den tredje referenceperiode. Kommissionen bemærker, at tårnkontrol via fjernstyring generelt er investeringer, hvormed der udøves lufttrafiktjenester ved lufthavne, og disse bør derfor i princippet primært henføres til tårn- og indflyvningskontrolltjenester. I Sveriges udkast til præstationsplan tilskrives 75 % af omkostningerne ved »udvidet fjernstyring af tårnkontrolltjenester« imidlertid til overflyvningstjenester, uden at der gives en begrundelse for tjenesternes geografiske omfang og art. Kommissionen bemærker også, at luftrumsbrugerne satte spørgsmålstejn ved forretningsgrundlaget for denne investering under høringerne. Kommissionen finder, at Sverige bør revidere eller yderligere begrunde forretningsgrundlaget og omkostningsfordelingen i forbindelse med denne investering og tage højde for de betænkeligheder, som luftrumsbrugerne har givet udtryk for.
- (170) Kommissionen bemærker, at de andre nye investeringer, som Sverige har planlagt, beløber sig til 33 % af de samlede fastlagte investeringsomkostninger i den tredje referenceperiode. I Sveriges udkast til præstationsplan nævnes det, at andre nye investeringer består af udskiftninger og/eller opgraderinger i forbindelse med kommunikationssystemer, radioudstyr, navigationshjælpemidler samt nød- og støttesystemer til lufttrafiktjenester. Kommissionen bemærker imidlertid, at Sveriges udkast til præstationsplan ikke indeholder oplysninger om, hvordan hver af disse andre nye investeringer vil bidrage til at nå de lokale kapacitetsmål.
- (171) I lyset af overvejelserne i betragtning 167-170 finder Kommissionen, at Sverige ikke i tilstrækkelig grad har påvist, at den afvigelse, der er omhandlet i betragtning (166), udelukkende kan tilskrives yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for lokal kapacitet. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Sverige.

- (172) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Sverige i sit udkast til præstationsplan ikke har fremlagt omstrukturingsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller fra den langsigtede unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Sverige.
- (173) Desuden har gennemgangen af de centrale faktorer og parametre, der er omhandlet i punkt 2.1, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og som ligger til grund for udkastet til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, givet anledning til følgende anmærkninger vedrørende omkostningsgrundlaget for 2019, kapitalomkostninger og pensioner.
- (174) Kommissionen bemærker, at Sverige foreslår at tilpasse referencescenariet for 2019 for at tage højde for indførelsen af tre nye lufthavne i systemet med overflyvningsafgifter fra 2020 og fremefter. Præstationsvurderingsorganet bemærker, at størstedelen af denne justering vedrører lufthavnen i Scandinavian Mountain Airport, hvor ANSP SDATS udøver ATC-tjenester. Ifølge udkastet til præstationsplan udøver mange svenske lufthavne overflyvnings-tjenester. Sverige anfører, at det er mere omkostningseffektivt at tillade lufthavne at udøve overflyvnings- og indflyvningstjenester, fordi terminalområderne i svenske lufthavne er store og geografisk fjerntliggende.
- (175) Det fremgår af Sveriges udkast til præstationsplan, at medtagelsen af de tre nye lufthavne i overflyvningsordningen ikke overfører ansvar eller omkostninger mellem luftfartstjenesteudøvere, der allerede er omfattet af ordningen. Præstationsvurderingsorganet fandt, at denne justering ikke forklares tydeligt i Sveriges udkast til præstationsplan.
- (176) På grundlag af rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet finder Kommissionen, at Sverige bør revurdere de beløb, der foreslås opkrævet som egenkapitalforrentning af LfV's kapitalomkostninger. Præstationsvurderingsorganet anslår, at de indberettede kapitalomkostninger i den tredje referenceperiode ligger 1,3 mio. EUR over de effektive kapitalomkostninger. Nærmere bestemt bemærker Kommissionen og præstationsvurderingsorganet, at de egenkapitalomkostninger, som Sverige har foreslået for LfV, og som beløber sig til mellem 0,7 % og 1,9 %, er højere end de egenkapitalomkostninger, som den svenske regering har tilladt for LfV, og som beløber sig til 0,0 %. Kommissionen bemærker, at de foreslåede kapitalomkostninger for LfV omfatter en forrentning af egenkapitalen i en række svenske lufthavne, der udøver overflyvningstjenester. Kommissionen finder, at Sverige bør præcisere og begrunde medtagelsen af disse lufthavne i alle LfV's omkostningsposter eller ændre sit indlæg i overensstemmelse hermed.
- (177) På grundlag af rådgivningen fra præstationsvurderingsorganet finder Kommissionen, at Sverige bør revurdere de foreslåede pensionsomkostninger. Præstationsvurderingsorganet fandt, at den gennemsnitlige andel af LfV's pensionsomkostninger i den tredje referenceperiode er betydeligt højere end det unionsdækkende gennemsnit. Organet fandt også, at de bidrag, der er forbundet med den offentlige pensionsordning, er medtaget i personaleomkostninger som socialsikringsomkostninger snarere end i de pensionsomkostninger, der er angivet særskilt i indberetningstabellerne. Præstationsvurderingsorganet angiver, at pensionsomkostninger også registreres i kapitalomkostningerne, da udestående tilgodehavender vedrørende pensionsomkostninger fra tidligere referenceperioder indgår i aktivgrundlaget. Præstationsvurderingsorganet konkluderer, at den manglende gennemsigthed i antagelserne om ydelsesdefinerede ordninger kan blive et problem i forbindelse med verificeringen af fritagne omkostninger i den tredje referenceperiode. Kommissionen finder, at Sverige på gennemsigtig vis bør indberette pensionsomkostningerne i den særskilte linje for pensionsomkostninger i indberetningstabellerne.
- (178) På grundlag af betragtning 161-177 bør de foreslåede mål i Sveriges udkast til præstationsplan anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Evaluering af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester

- (179) Kommissionen har betænkeligheder med hensyn til Sveriges udkast til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (180) Ved en sammenligning af den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i den tredje referenceperiode og den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester har Kommissionen for det første konstateret, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for Sveriges tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone på + 0,9 % er højere end Sveriges fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau på + 0,2 % i den tredje referenceperiode.

- (181) For det andet bemærker Kommissionen, at den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for Sveriges tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone på + 0,9 % i den tredje referenceperiode er højere end den faktiske fastlagte enhedsomkostningstendens på - 5,8 %, der er konstateret i den anden referenceperiode.
- (182) Ved en sammenligning af udkastet til nationale mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester og præstationerne for lignende lufthavne i den tredje referenceperiode har Kommissionen for det tredje bemærket, at den fastlagte enhedsomkostning for Stockholm Airport anslås at ligge en smule over den gennemsnitlige fastlagte enhedsomkostning for den relevante sammenligningsgruppe.
- (183) Kommissionen finder derfor, at Sverige bør uddybe begrundelsen for omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i lyset af ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til mål for den fastlagte enhedsomkostningstendens for tårn- og indflyvningskontrolltjenester for den tredje referenceperiode.

KONKLUSION

- (184) På grundlag af vurderingen i betragtning 21-183 har Kommissionen konstateret, at udkastet til præstationsplaner for nationale og funktionelle luftrumsblokke, som Belgien, Tyskland, Grækenland, Frankrig, Cypern, Letland, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Rumænien og Sverige har forelagt, indeholder visse præstationsmål, som ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.
- (185) I henhold til artikel 14, stk. 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal de berørte medlemsstater senest tre måneder efter datoen for vedtagelsen af denne afgørelse forelægge Kommissionen deres reviderede udkast til præstationsplan under hensyntagen til Kommissionens anbefalinger.
- (186) Belgien, Frankrig, Tyskland, Luxembourg og Nederlandene, som sammen med Schweiz har udarbejdet og forelagt et udkast til præstationsplan for den tredje referenceperiode for funktionelle luftrumsblokke, bør i fællesskab forelægge et revideret udkast til præstationsplan for FABEC, der tager hensyn til henstillingerne i denne afgørelse.
- (187) Kommissionen vil efterfølgende vurdere de reviderede udkast til præstationsplaner i deres helhed i overensstemmelse med proceduren i artikel 15 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og den kan — som resultat af denne efterfølgende vurdering — træffe en afgørelse vedrørende udkastene til præstationsmål og andre elementer i præstationsplanerne, mod hvilke der ikke er gjort indsigelse i denne afgørelse.
- (188) I henhold til artikel 17 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder præstationsmålene i den seneste version af udkastet til præstationsplan foreløbig anvendelse, indtil Kommissionen har truffet afgørelse om præstationsmålenes eller de reviderede præstationsmåls overensstemmelse, hvorefter den berørte medlemsstat eller de berørte medlemsstater skal vedtage deres endelige præstationsplan.
- (189) I henhold til artikel 17 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet anvendelse med tilbagevirkende kraft på målene i den endelige præstationsplan. Følgelig vil enhver forskel i indtægter som følge af anvendelsen af enhedsraten eller -raterne beregnet på grundlag af udkastet til præstationsplan i stedet for enhedsraten eller -raterne beregnet på grundlag af den endelige præstationsplan blive udlignet ved efterfølgende enhedsratejusteringer i løbet af den tredje referenceperiode, som yderligere reguleres af de ekstraordinære foranstaltninger for den tredje referenceperiode, der er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627. Kommissionen vil derfor ikke drage nogen konklusion vedrørende enhedsraternes overensstemmelse i henhold til artikel 29, stk. 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, inden de relevante endelige præstationsplaner er blevet vedtaget.
- (190) Kommissionen bemærker, at nogle medlemsstater har meddelt, at de har til hensigt at medtage omkostnings-elementer vedrørende detektion af droner i lufthavne i deres omkostningsgrundlag i den tredje referenceperiode. På grundlag af elementerne i udkastet til præstationsplaner har det ikke været muligt præcist at fastslå, i hvilket omfang medlemsstaterne har medtaget sådanne fastlagte omkostninger i deres omkostningsgrundlag i den tredje referenceperiode, og, hvis sådanne omkostninger er medtaget, i hvilket omfang de er afholdt i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester og derfor kan anses for støtteberettigede i henhold til præstations- og afgiftsordningen. Kommissionens tjenestegrene har sendt en ad hoc-anmodning om oplysninger til alle medlemsstater for at indsamle relevante oplysninger og vil undersøge de indberettede omkostninger til detektion af droner i lufthavne yderligere i forbindelse med kontrol af overholdelsen af enhedsraten. Denne afgørelse foregriber ikke Kommissionens resultater og konklusioner vedrørende omkostningerne ved dronedetektion.

(191) Som reaktion på Ruslands militære aggression mod Ukraine, der begyndte den 24. februar 2022, har Unionen vedtaget restriktive foranstaltninger, der forbyder russiske luftfartsselskaber, russisk registrerede luftfartøjer og luftfartøjer, der ikke er registreret i Rusland, og som ejes eller chartres eller på anden måde kontrolleres af russiske fysiske eller juridiske personer, enheder eller organer, at lande i, lette fra eller overflyve Unionens område. Disse foranstaltninger fører til en reduktion af lufttrafikken i luftrummet over Unionens område. Virkningerne på EU-plan bør dog ikke kunne sammenlignes med reduktionen af lufttrafikken som følge af udbruddet af covid-19-pandemien i marts 2020. Det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde de eksisterende foranstaltninger og processer til gennemførelse af præstations- og afgiftsordningen i den tredje referenceperiode. Når de medlemsstater, som denne afgørelse er rettet til, reviderer deres lokale præstationsmål som led i det reviderede udkast til præstationsplaner, bør de tage behørigt hensyn til de operationelle og finansielle virkninger af relevante ændringer i trafikken —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Præstationsmålene i de udkast til hhv. nationale præstationsplaner og præstationsplaner for funktionelle luftrumsblokke, som Belgien, Tyskland, Grækenland, Frankrig, Cypern, Letland, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Rumænien og Sverige har forelagt i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, og som er opført i bilaget til denne afgørelse, er ikke i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891.

Artikel 2

Cypern og Grækenland nedjusterer deres udkast til overflyvningskapacitetsmål udtrykt som den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i minutter.

De berørte medlemsstater skal håndtere de konstaterede afvigelser mellem det forelagte udkast til kapacitetsmål og de tilsvarende referenceværdier, der er fastsat i netoperationsplanen fra september 2021 for kalenderårene 2022, 2023 og 2024 i den tredje referenceperiode, med henblik på at imødekomme den forventede trafikefterspørgsel. Hvis der i netoperationsplanen anbefales specifikke foranstaltninger til forbedring af kapacitetspræstationerne, skal der tages hensyn til disse foranstaltninger ved revisionen af præstationsmålene.

Artikel 3

Belgien, Grækenland, Cypern, Letland, Luxembourg, Malta, Rumænien og Sverige nedjusterer udkastet til omkostningseffektivitetsmål for deres overflyvningsafgiftszoner udtrykt i fastlagte enhedsomkostninger.

Når de berørte medlemsstater reviderer deres udkast til omkostningseffektivitetsmål, skal de:

- a) sikre, at de reviderede mål for omkostningseffektivitet er i overensstemmelse med både den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens og den unionsdækkende langsigtede tendens for fastlagte enhedsomkostninger
- b) reducere de fastlagte omkostninger tilsvarende, i det mindste for kalenderåret 2024
- c) bruge de seneste trafikprognoser udtrykt i tjenesteenheder i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

Uanset litra a) skal den berørte medlemsstat, hvis Kommissionen i denne afgørelse har konstateret, at referenceværdien for den relevante overflyvningsafgiftszone opfylder kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, sikre, at de reviderede omkostningseffektivitetsmål som minimum er i overensstemmelse med den unionsdækkende fastlagte enhedsomkostningstendens eller med den unionsdækkende langsigtede tendens for fastlagte enhedsomkostninger.

Hvis en medlemsstat i sit reviderede udkast til præstationsplan påberåber sig en afvigelse i henhold til punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, sikrer den, at en sådan afvigelse underbygges med tilstrækkelige oplysninger og begrundelser.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien, Forbundsrepublikken Tyskland, Den Helleniske Republik, Den Franske Republik, Republikken Cypern, Republikken Letland, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Malta, Kongeriget Nederlandene, Rumænien og Kongeriget Sverige.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. april 2022.

På Kommissionens vegne
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG

Præstationsmål anført i de nationale planer eller planerne for de funktionelle luftrumsblokke, der er forelagt i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, som anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål i den tredje referenceperiode.

1. MÅL I FABEC's UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Overflyvningsafgiftszone for Belgien og Luxembourg	2014 Referencerværdi	2019 Referencerværdi	2020-2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. MÅL I GRÆKENLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE KAPACITET

Gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i minutter

	2021	2022	2023	2024
FABEC's udkast til kapacitetsmål for overflyvningstjenester	0,32	0,26	0,20	0,20
Referenceværdier for Grækenland	0,10	0,14	0,15	0,15

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Grækenlands overflyvningsafgiftszone	2014 Referencerværdi	2019 Referencerværdi	2020-2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. MÅL I CYPERNS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE KAPACITET

Gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i minutter

	2021	2022	2023	2024
FABEC's udkast til kapacitetsmål for overflyvningstjenester	0,10	0,30	0,40	0,30
Referenceværdier for Cypern	0,10	0,16	0,15	0,15

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Cyperns overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenheds-omkostning (i real værdi i 2017-priser)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. MÅL I LETLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Letlands overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenheds-omkostning (i real værdi i 2017-priser)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. MÅL I MALTAS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Maltas overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020-2- 021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenheds-omkostning (i real værdi i 2017-priser)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. MÅL I RUMÆNIENS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Rumæniens overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. MÅL I SVERIGES UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Sveriges overflyvningsafgiftszone	2014 Referen- ceværdi	2019 Referen- ceværdi	2020 -2021	2022	2023	2024
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR