

# BESLUITEN

## UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2022/728 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

**inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in de krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door België, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Cyprus, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië en Zweden ingediende ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode, en inzake de vaststelling van aanbevelingen voor de herziening van die doelstellingen**

*(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2283)*

**(Slechts de teksten in de Nederlandse, Engelse, Franse, Duitse, Griekse, Letse, Maltese, Roemeense en Zweedse taal zijn authentiek)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening") <sup>(1)</sup> en met name artikel 11, lid 3, punt c), tweede alinea,

Na raadpleging van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

Overwegende hetgeen volgt:

### ALGEMENE OVERWEGINGEN

#### Achtergrond

- (1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties worden vastgesteld. Bovendien moeten de lidstaten krachtens artikel 10 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 <sup>(2)</sup> van de Commissie, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), bindende prestatiedoelstellingen vaststellen voor elke referentieperiode van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die prestatiedoelstellingen moeten verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen die door de Commissie zijn vastgesteld voor de betreffende referentieperiode. Het is de verantwoordelijkheid van de Commissie om, op basis van de in bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria, te beoordelen of de in de ontwerpstatieplannen voorgestelde prestatiedoelstellingen verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.
- (2) De uitbraak van de COVID-19-pandemie heeft sinds het eerste kwartaal van het kalenderjaar 2020 aanzienlijke gevolgen gehad voor de luchtvaartsector: door de maatregelen die de lidstaten en derde landen hebben genomen om de pandemie in te dammen, is het luchtverkeer aanzienlijk afgenomen in vergelijking met het niveau van vóór de pandemie.

<sup>(1)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

<sup>(2)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 (PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1).

- (3) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3) zijn aanvankelijk vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 <sup>(3)</sup>. Aangezien die Uniewijde prestatiedoelstellingen en de vervolgens door de lidstaten ingediende ontwerpplannen voor RP3 werden opgesteld vóór de uitbraak van de COVID-19-pandemie, kon daarin geen rekening worden gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvervoer.
- (4) Als reactie op de impact van de COVID-19-pandemie op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie <sup>(4)</sup> uitzonderlijke maatregelen voor RP3 vastgesteld, die afwijken van de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Krachtens artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 heeft de Commissie op 2 juni 2021 Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 van de Commissie <sup>(5)</sup> vastgesteld, waarin herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 worden vastgesteld op het gebied van veiligheid, capaciteit en kostenefficiëntie.
- (5) Alle lidstaten hebben ontwerpplannen met herziene lokale prestatiedoelstellingen voor RP3 opgesteld en vastgesteld; deze werden uiterlijk op 1 oktober 2021 ter beoordeling bij de Commissie ingediend. Na controle van de volledigheid van die ontwerpplannen heeft de Commissie de lidstaten verzocht om uiterlijk op 17 november 2021 geactualiseerde ontwerpplannen in te dienen. De in dit besluit opgenomen beoordeling van de Commissie is gebaseerd op de geactualiseerde ontwerpplannen die door de lidstaten zijn ingediend.
- (6) Het prestatiebeoordelingsorgaan, dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004, heeft een verslag met zijn beoordeling over de ontwerpplannen voor RP3 bij de Commissie ingediend.

### Beoordelingscriteria

- (7) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de nationale doelstellingen of de doelstellingen op FAB-niveau beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden. De Commissie heeft de beoordeling voor elk prestatiekerngebied en de bijbehorende prestatiedoelstellingen voltooid door de ontwerpplannen te toetsen aan de elementen van punt 2 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening.
- (8) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de door de lidstaten ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van het criterium dat is vastgesteld in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de veiligheidsdoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, onder a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen. De Commissie is tot de bevinding gekomen dat alle lidstaten lokale veiligheidsprestatiedoelstellingen hebben voorgesteld die in overeenstemming zijn met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.
- (9) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door de lidstaten ingediende doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerpplannen voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn uiteengezet in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de milieudoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, onder a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.

<sup>(3)</sup> Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie van 29 mei 2019 tot vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 (PB L 144 van 3.6.2019, blz. 49).

<sup>(4)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie van 3 november 2020 inzake uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19-pandemie (PB L 366 van 4.11.2020, blz. 7).

<sup>(5)</sup> Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 van de Commissie van 2 juni 2021 tot vaststelling van herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode (2020-2024) en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 (PB L 195 van 3.6.2021, blz. 3).

- (10) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied milieu, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Het was dan ook niet passend voor de lidstaten om, in de ontwerp-prestatieplannen die uiterlijk op 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied milieu te herzien. In het licht daarvan werd de samenhang van de lokale milieuprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024. Op basis daarvan is de Commissie tot de bevinding gekomen dat alle lidstaten lokale milieuprestatiedoelstellingen hebben voorgesteld die in overeenstemming zijn met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.
- (11) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door de lidstaten ingediende doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerp-prestatieplan voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden die zijn uiteengezet in het operationeel netwerkplan. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de en-routecapaciteitsdoelstellingen te bereiken, met name de beoordeling van de geplande grote investeringen en de beoordeling van de stimuleringsregeling(en) met betrekking tot de in punt 2.1, onder a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.
- (12) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied capaciteit, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Het was dan ook niet passend voor de lidstaten om, in de ontwerp-prestatieplannen die uiterlijk op 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. In het licht daarvan werd de samenhang van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.
- (13) Wat de beoordeling van ontwerp-en-routecapaciteitsdoelstellingen betreft, voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling aangevuld met de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, onder b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Indien die ontwerpdoelstellingen aanleiding gaven tot bezorgdheid, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.
- (14) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door de lidstaten ingediende doelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP3 (derde referentieperiode), de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP2 en RP3 (2015-2024) en de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones waarin het operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergelijkbaar is.
- (15) In de gevallen waarin de doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie onverenigbaar zijn bevonden met de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, heeft de Commissie, in het licht van de motiveringen en bewijzen die in de desbetreffende prestatieplannen zijn verstrekt, verder onderzocht of een afwijking noodzakelijk en evenredig kan worden geacht, op basis van punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, voor zover de afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten uitsluitend te wijten is aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die noodzakelijk zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of in verband met herstructureringsmaatregelen in de zin van artikel 2, lid 18, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

- (16) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-route kostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Deze beoordeling werd aangevuld door de beoordeling van de in bijlage IV, punt 2, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde elementen, namelijk de kernfactoren en parameters die aan de basis van die doelstellingen liggen, zoals gespecificeerd in punt 2.1, onder d), van die bijlage.
- (17) Wat de beoordeling van ontwerpdoelstellingen voor en-route kostenefficiëntie betreft, voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling aangevuld met de beoordeling van de ontwerp kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, onder c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Indien die ontwerpdoelstellingen aanleiding gaven tot bezorgdheid, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.
- (18) Met betrekking tot de beoordeling van de ontwerp capaciteitsdoelstellingen heeft de Commissie haar beoordeling, overeenkomstig punt 2, onder f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, aangevuld met een beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde ontwerp stimuleringsregelingen. In dit opzicht heeft de Commissie onderzocht of de ontwerp stimuleringsregelingen voldoen aan de inhoudelijke eisen van artikel 11, leden 1 en 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Indien die ontwerp stimuleringsregelingen aanleiding gaven tot bezorgdheid, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.

#### Bijzondere overwegingen met betrekking tot de verkeersevolutie

- (19) De STAFOR-basisverkeersprognose van oktober 2021 verwacht dat het luchtverkeer op het niveau van de Unie in de loop van 2023 het niveau van vóór de pandemie zal bereiken en dat niveau in 2024 zal overstijgen. De onzekerheid over de ontwikkeling van het verkeer blijft echter bijzonder groot vanwege de risico's in verband met de ontwikkeling van de COVID-19-epidemie. De Commissie merkt op dat het herstel van het verkeer naar verwachting ongelijk zal verlopen in de lidstaten.
- (20) De voorspelde groei van het verkeer in RP3 zal in verscheidene lidstaten lager zijn dan de gemiddelde groei op het niveau van de Unie, en volgens de verwachtingen zullen de RP3-verkeersvolumes in een aantal van die lidstaten onder het niveau van vóór de pandemie blijven. De Commissie erkent dat het hierdoor moeilijker wordt voor deze lidstaten om de Uniewijde kostenefficiëntiedoelstellingen te halen, en heeft bij de beoordeling van elk ontwerp prestatieplan rekening gehouden met de lokale omstandigheden.

#### BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT FABEC

##### Beoordeling van de ontwerp prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie — België en Luxemburg

- (21) De door België en Luxemburg voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-route kostenefficiëntie voor RP3:

En-route heffingszone België en Luxemburg	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-route kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in België en Luxemburg van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +5,7 % per jaar in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.

- (23) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in België en Luxemburg van de bepaalde en-route-eenhedenkosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +4,0 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (24) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van België en Luxemburg voor de bepaalde eenheidskosten van 83,28 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2017 ("EUR2017"), 13,2 % hoger ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (73,56 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat het verschil nog groter wordt tijdens RP3: de bepaalde en-route-eenhedenkosten van België en Luxemburg voor 2024 liggen 49,9 % boven het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- (25) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (26) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpstatieplan gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 41 miljoen EUR bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige geraamde afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 92,6 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (27) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat België en Luxemburg in het ontwerpstatieplan verwijzen naar de aanvullende bepaalde kosten die de verleners van en-routeluchtvaartnavigatiediensten skeyes en MUAC in de loop van RP3 hebben gemaakt voor maatregelen om de capaciteit te vergroten.
- (28) Enerzijds wordt in het ontwerpstatieplan benadrukt dat de complexiteit van het Belgisch-Luxemburgse luchtruim een factor is die de relatieve werklast van de luchtverkeersleiders vergroot en dus een negatieve invloed heeft op de productiviteit van de luchtverkeersleiders en op de en-routekostenbasis. Volgens België en Luxemburg is dit een van de belangrijkste oorzaken van de afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten.
- (29) Anderzijds beweren België en Luxemburg dat beide verleners van en-routeluchtvaartnavigatiediensten, namelijk skeyes en MUAC, specifieke problemen ondervinden om te zorgen voor voldoende capaciteit voor de vraag naar luchtverkeer tijdens RP3 en daarna.
- (30) Wat skeyes betreft, wordt in het ontwerpstatieplan ten eerste aangevoerd dat naar verwachting een groot aantal luchtverkeersleiders met pensioen zullen gaan tijdens RP3 en de vierde referentieperiode (RP4), gezien de huidige leeftijdsstructuur van het luchtverkeersleidingspersoneel.
- (31) Volgens het plan schrijft de toepasselijke Belgische wetgeving voor dat luchtverkeersleiders vijf jaar vóór hun pensionering uit dienst moeten worden genomen. Tijdens die vijf jaar komen zij in aanmerking voor vervroegde pensionering (de zogenaamde "DISPO"-regeling) en ontvangen zij een vergoeding van 75 % tot 85 % van hun laatste salaris. Volgens de informatie in het ontwerpstatieplan worden luchtverkeersleiders momenteel in de DISP-regeling geplaatst op de leeftijd van 56 jaar en zal deze leeftijdsgrens worden opgetrokken tot 57 jaar. Vanaf 2025 bereikt 30 % van de operationele luchtverkeersleiders van skeyes de prepensioneringsleeftijd tijdens RP3, en nog eens 20 % tijdens RP4.
- (32) skeyes is voornemens nieuwe luchtverkeersleiders in dienst te nemen en op te leiden om de geplande pensioneringen op te vangen en te zorgen voor een capaciteit die in verhouding staat tot de verwachte verkeersvraag. Volgens het ontwerpstatieplan zal dit leiden tot extra kosten voor skeyes, die worden toegerekend aan de en-routekostenbasis gedurende de volledige referentieperiode, met inbegrip van de kosten voor de DISPO-prepensioneringsregeling.

- (33) Voorts wordt er in het ontwerp prestatieplan op gewezen dat skeyes voornemens is zijn systeem voor luchtverkeersbeheer (ATM) te vervangen door één luchtruimbeheersysteem dat geïntegreerd en geharmoniseerd is met MUAC en de Belgische Defensie; dit wordt essentieel geacht om de integratie van civiele en militaire ATM-diensten te ondersteunen en de capaciteit en operationele efficiëntie te vergroten.
- (34) Wat MUAC betreft verwijzen België en Luxemburg naar de in 2019 gesloten collectieve overeenkomst die in wezen tot doel heeft de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te vergroten om de kloof tussen de beschikbaarheid van personeel en de verkeersvraag te dichten. De in de overeenkomst opgenomen flexibiliteitsbepalingen gaan gepaard met een verhoging van de salarisschalen met bijna 11 %, hetgeen gevolgen heeft voor de kostenbasis over de gehele referentieperiode.
- (35) MUAC zou in de loop van RP3 ook geconfronteerd worden met extra kosten ten gevolge van specifieke verbeteringen van het postoperationele analyseproces en bijbehorende instrumenten, die tot doel hebben de planning van de dagelijkse activiteiten verder te optimaliseren.
- (36) De Commissie kwam tot de bevinding dat de in overweging 26 bedoelde afwijkingen niet uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan de extra kosten in verband met capaciteitsgerelateerde maatregelen, met inbegrip van de kosten in verband met de indienstname en opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders en de kosten van grote capaciteitsgerelateerde investeringen. De Commissie concludeerde dan ook dat de gerapporteerde kostenafwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten met betrekking tot België en Luxemburg te significant zijn om uitsluitend te worden toegeschreven aan de gerapporteerde maatregelen voor het bereiken van lokale capaciteitsdoelstellingen.
- (37) België en Luxemburg voldoen derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (38) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat België en Luxemburg in het ontwerp prestatieplan geen herstructureringsmaatregelen hebben gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. België en Luxemburg voldoen derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (39) Met betrekking tot de te evalueren elementen in punt 2.1, d), vii), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat België een herziene kostentoewijzingsmethode heeft toegepast voor het toewijzen van de bepaalde kosten tussen en-route- en terminaldiensten tijdens RP3. De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de toewijzing van de kosten van naderingsluchtverkeersleidingsdiensten en de bijbehorende kosten van de nationale toezichhoudende instanties. De Commissie merkt op dat de voorgestelde wijzigingen met name tot gevolg hebben dat de kosten van naderingsluchtverkeersleidingsdiensten volledig worden toegewezen aan de en-routeheffingszone.
- (40) De Commissie betwijfelt dan ook of de in overweging 93 vermelde wijziging van de kostentoewijzingsmethode verenigbaar is met de eisen van artikel 15, lid 2, punt e), van Verordening (EU) nr. 550/2004 en artikel 22, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De Commissie zal de desbetreffende elementen verder onderzoeken tijdens de beoordeling van het herziene ontwerp prestatieplan van FABEC, voor wat de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten betreft.
- (41) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 21 tot en met 40, moeten de voorgestelde doelstellingen in het ontwerp prestatieplan van FABEC, voor wat de en-routeheffingszone van België en Luxemburg betreft, worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### **Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten — België**

- (42) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpdoelstellingen van België op het gebied van terminalkostenefficiëntie, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

- (43) Ten eerste heeft de Commissie, op basis van de vergelijking tussen de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten voor RP3 en de tendens van de en-route-eenhedenkosten, vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten voor de terminalheffingszone van België (+ 6,3 %) hoger is dan de tendens van de bepaalde en-route-eenhedenkosten van België op het niveau van de heffingszone (+ 5,7 % tijdens RP3).
- (44) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten voor de terminalheffingszone van België (+ 6,3 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten in de loop van RP2 (+ 0,5 %).
- (45) Ten derde heeft de Commissie vastgesteld, door de nationale ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten te vergelijken met de prestaties van soortgelijke luchthavens gedurende RP3, dat de bepaalde eenhedenkosten voor de luchthaven van Brussel aanzienlijk hoger worden geraamd dan de gemiddelde bepaalde eenhedenkosten van een relevante vergelijkingsgroep.
- (46) De Commissie is derhalve van oordeel dat België de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenhedenkosten voor RP3 naar beneden moet bijstellen.

**Beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde stimuleringsregelingen, ter aanvulling van de beoordeling door de Commissie van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen — FABEC**

- (47) Met betrekking tot de te evalueren elementen van punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de in het ontwerp prestatieplan van FABEC voorgestelde ontwerpstimuleringsregeling voor en-route capaciteit een maximaal financieel voordeel omvat dat gelijk is aan het maximale financiële nadeel, die beide 0,5 % van de bepaalde kosten bedragen.
- (48) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat 0,5 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (49) Wat betreft de stimuleringsregelingen voor de terminalheffingszones van België, Frankrijk en Nederland, betwijfelt de Commissie of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat voor al deze stimuleringsregelingen 0,5 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (50) Met betrekking tot de stimuleringsregeling die is voorgesteld voor de terminalheffingszone Luxemburg, betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat 0,25 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (51) Daarom moeten België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland, voor wat het door FABEC ingediende ontwerp prestatieplan betreft, hun stimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route-capaciteitsdoelstellingen herzien, zodat het maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregelingen wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.
- (52) Daarom moeten België, Frankrijk, Luxemburg en Nederland, voor wat het door FABEC ingediende ontwerp prestatieplan betreft, hun stimuleringsregelingen voor het bereiken van de capaciteitsdoelstellingen herzien, zodat het maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregelingen wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.

## BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT GRIEKENLAND

**Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit**

- (53) De door Griekenland voorgestelde ontwerpdoelstellingen voor capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route ATFM-vertraging per vlucht, en de in het operationeel netwerkplan van september 2021 uiteengezette nationale referentiewaarden voor RP3:

	2021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen van Griekenland voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Referentiewaarden voor Griekenland, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) De Commissie stelt vast dat de door Griekenland voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024 voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen hoger zijn dan de overeenkomstige nationale referentiewaarden, zoals uiteengezet in het operationeel netwerkplan van september 2021. De grootste afwijking van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen ten opzichte van de overeenkomstige nationale referentiewaarden wordt waargenomen voor het kalenderjaar 2021.
- (55) De Commissie merkt op dat de in het ontwerpprestatieplan uiteengezette capaciteitsverhogende maatregelen slechts een deel van de maatregelen omvatten die in het operationeel netwerkplan van september 2021 waren opgenomen. Die maatregelen omvatten grote investeringen in de modernisering van ATM-infrastructuur, indienstname van in totaal 70 voltijdse luchtverkeersleiders in de luchtverkeersleidingscentra tijdens het kalenderjaar 2022 en maatregelen voor de herstructurering van het luchtruim.
- (56) De Commissie merkt echter op dat verschillende relevante capaciteitsvergrotenende maatregelen in het operationeel netwerkplan van september 2021 niet zijn opgenomen in het door Griekenland ingediende ontwerpprestatieplan, wat kan leiden tot een capaciteitstekort in de kalenderjaren 2023 en 2024. Op basis van de door Griekenland verstrekte informatie is het onduidelijk hoe de aanzienlijke toename van het aantal luchtverkeersleiders en de bijbehorende opleidingen op de werkplek vanaf het kalenderjaar 2022 zal worden beheerd en hoe tegelijkertijd zal worden tegemoetgekomen aan de toenemende capaciteitsbehoeften.
- (57) Rekening houdend met het feit dat de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen van Griekenland hoger zijn dan de overeenkomstige nationale referentiewaarden tijdens 2021-2024, lijkt het erop dat, met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de voorgestelde maatregelen ontoereikend zullen zijn om tegemoet te komen aan de verwachte verkeersvraag, temeer daar verwacht wordt dat het verkeer aan het einde van RP3 zal toenemen door het herstel na de COVID-19-pandemie.
- (58) Griekenland verklaart in zijn ontwerpprestatieplan dat de doelstellingen voor de kalenderjaren 2021-2024 niet konden worden vastgesteld in overeenstemming met de referentiewaarden in het operationeel netwerkplan van september 2021 omdat de STATFOR-verkeersprognose van oktober 2021 ervan uitgaat dat het luchtverkeer sneller zal herstellen. Griekenland verklaart voorts dat de voorgestelde doelstellingen een weerspiegeling vormen van deze wijziging van de verkeersaannames en derhalve afwijken van de referentiewaarden.
- (59) In het licht van de in punt 1.3 van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria is de Commissie echter van oordeel dat de informatie en bewijzen die door Griekenland in zijn ontwerpprestatieplan zijn verstrekt, onder meer ook met betrekking tot relevante lokale omstandigheden, de voorgestelde verschillen tussen de en-routecapaciteitsdoelstellingen en de overeenkomstige referentiewaarden niet rechtvaardigen.
- (60) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 53 tot en met 59, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpprestatieplannen van Griekenland worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit.



### Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor verlener van luchtvaartnavigatiediensten

- (61) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpprestatiedoelstellingen voor terminalcapaciteit van Griekenland, overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (62) De Commissie heeft met name vastgesteld dat, wanneer de nationale ontwerpdoelstellingen voor de gemiddelde ATFM-aankomstvertraging op luchthavenniveau worden vergeleken met de prestaties van soortgelijke luchthavens, de luchthaven van Athene naar verwachting grotere ATFM-vertragingen zal ondervinden dan soortgelijke luchthavens.
- (63) De Commissie is derhalve van oordeel dat Griekenland de doelstellingen voor terminalcapaciteit verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten naar beneden moet bijstellen.

### Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

- (64) De door Griekenland voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie:

En-route heffingszone van Griekenland	2014 Basiswaarde	2019 Basiswaarde	2020-2-021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Griekenland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +9,1 % in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (66) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Griekenland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +0,5 % in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (67) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Griekenland voor de bepaalde eenheidskosten van 23,20 EUR in EUR2017 18,9 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (28,59 EUR in EUR2017). De Commissie merkt echter op dat de bepaalde en-route-eenheidskosten van Griekenland naar verwachting hoger zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep tijdens RP3, waarbij het verschil +8,7 % bedraagt voor kalenderjaar 2024.
- (68) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (69) Met betrekking tot het in punt 1.4, d), i), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 gespecificeerde criterium, merkt de Commissie op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpplan van Griekenland gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 54 miljoen EUR bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 31 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.

- (70) Griekenland geeft in het ontwerpprestatieplan aan dat in de loop van RP3 een aanzienlijke toename van het aantal operationele luchtverkeersleiders in het luchtverkeersleidingscentrum van Athene is gepland, wat in 2024 zal resulteren in 71 extra voltijdequivalenten in vergelijking met 2019. Bovendien zijn er verschillende grote investeringen in ATM- en surveillancesystemen gepland naar het einde van de referentieperiode toe, hetgeen vanaf 2022 een aanzienlijk effect zal hebben op de kosten. Griekenland verklaart in het ontwerpprestatieplan dat de bijbehorende afschrijvingskosten zijn verrekend met bedragen die in RP2 te veel in rekening waren gebracht voor uitgestelde investeringen in vaste activa.
- (71) De Commissie merkt op dat het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan wijst op dubbelzinnigheden en inconsistenties in de algehele reeks van maatregelen die Griekenland heeft voorgesteld met betrekking tot de uitvoering van zijn lokale capaciteitsdoelstellingen, waardoor het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt of die maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd en het verwachte effect zullen hebben. Er zij ook op gewezen dat Griekenland in zijn ontwerpprestatieplan de aanvullende kosten voor de indienstname en opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders niet heeft toegelicht of becijferd. Bij gebrek aan onderbouwde informatie over die kosten is de Commissie van mening dat beide afwijkingen waarnaar in overweging 69 wordt verwezen, te groot zijn om uitsluitend te kunnen worden toegeschreven aan maatregelen voor het bereiken van de lokale capaciteitsdoelstellingen.
- (72) Bovendien zij er op gewezen dat de door Griekenland vastgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen om de in overwegingen 53 tot en met 59 van dit besluit uiteengezette redenen onverenigbaar zijn bevonden met de overeenkomstige Uniewijde doelstellingen. Aangezien er geen als verenigbaar beoordeelde capaciteitsdoelstellingen zijn, is de Commissie van mening dat het in dit stadium niet mogelijk is de beoordeling van het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 te voltooien voor Griekenland; het is immers mogelijk dat de geplande maatregelen die nodig zijn om de capaciteitsdoelstellingen te bereiken, moeten worden gewijzigd naar aanleiding van de vereiste herziening van de capaciteitsdoelstellingen.
- (73) Griekenland voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (74) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat Griekenland in zijn ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. Griekenland voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (75) Bovendien heeft de beoordeling van de in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde kernfactoren en parameters waarop de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie zijn gebaseerd, geleid tot de volgende bevindingen met betrekking tot de voorgestelde RP3-kostenbasis van Griekenland.
- (76) De Commissie merkt op dat in RP3 de bepaalde kosten in verband met opsporing en redding voor het eerst zijn toegevoegd aan de en-routekostenbasis voor Griekenland. Die kosten leiden tot een aanzienlijke stijging van de vastgestelde bepaalde en-routekosten en bedragen ongeveer 9 % van de en-routekostenbasis voor 2020 en ongeveer 5 % van de totale en-routekostenbasis voor 2024. Griekenland moet in zijn herziene ontwerpprestatieplan verder aantonen of de bijbehorende bepaalde kosten in aanmerking komen en evenredig zijn, en moet de verdeling ervan tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten en tussen luchtvaartnavigatiediensten en andere relevante sectoren motiveren.
- (77) Voorts neemt de Commissie nota van de oprichting van een nieuwe nationale toezichthoudende instantie die organisatorisch gescheiden is van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten; dit gaat gepaard met een stijging van de toezichtkosten. Rekening houdend met de omvang van de bijbehorende extra kosten moet Griekenland de onderliggende kostenfactoren en aannames nader toelichten in zijn herziene ontwerpprestatieplan.
- (78) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 64 tot en met 77, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpprestatieplannen van Griekenland worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

### Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

- (79) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpprestatiedoelstellingen van Griekenland op het gebied van terminalkostenefficiëntie, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (80) De Commissie stelt vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Griekenland (+ 6,8 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten in de loop van RP2 (-3,9 %).
- (81) De Commissie is derhalve van oordeel dat Griekenland de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 naar beneden moet bijstellen.

### Beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde stimuleringsregelingen, ter aanvulling van de beoordeling door de Commissie van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen

- (82) Met betrekking tot de in punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette te evalueren elementen merkt de Commissie op dat de in het ontwerpprestatieplan van Griekenland voorgestelde stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit en stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit een maximaal financieel nadeel omvatten van 0,50 % van de bepaalde kosten voor en route en 0,60 % van de bepaalde kosten voor terminal, en een maximaal financieel voordeel van 0,10 % van de bepaalde kosten voor en route en 0,30 % van de bepaalde kosten voor terminal.
- (83) Met betrekking tot die stimuleringsregelen betwijfelt de Commissie sterk, op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan, of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat respectievelijk 0,50 % van de bepaalde kosten voor en route en 0,60 % van de bepaalde kosten voor terminal bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (84) Daarom moet Griekenland zijn ontwerpstimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route- en terminalcapaciteitsdoelstellingen herzien, zodat de maximale financiële nadelen ten gevolge van die stimuleringsregelingen worden vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.

## BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT CYPRUS

### Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit

- (85) De door Cyprus voorgestelde ontwerpdoelstellingen voor capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route ATFM-vertraging per vlucht, en de in het operationeel netwerkplan van september 2021 uiteengezette nationale referentiewaarden voor RP3:

	2021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen van Cyprus voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Referentiewaarden voor Cyprus, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) De Commissie stelt vast dat de door Cyprus voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024 voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen hoger zijn dan de overeenkomstige nationale referentiewaarden, zoals uiteengezet in het operationeel netwerkplan van september 2021. De grootste afwijkingen van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen in vergelijking met de overeenkomstige nationale referentiewaarden worden waargenomen voor het jaar 2024, gevolgd door de doelstellingen voor 2023 en 2022.

- (87) De Commissie merkt op dat de in het ontwerpstatieplan uiteengezette capaciteitsverhogende maatregelen enkele van de maatregelen omvatten die in het operationeel netwerkplan van september 2021 waren opgenomen. Die maatregelen omvatten de versterking van het personeelsbestand van de verlener van luchtverkeersdiensten, grote investeringen in de modernisering van de ATM-infrastructuur en maatregelen voor de herstructurering van het luchtruim. Wat het personeel betreft, bestaan er plannen om het aantal luchtverkeersleiders in het luchtverkeersleidingscentrum van Nicosia tijdens RP3 te verhogen met 22 voltijdequivalenten.
- (88) De Commissie merkt echter op dat verschillende relevante capaciteitsverhogende maatregelen in het operationeel netwerkplan van september 2021 niet zijn opgenomen in het door Cyprus ingediende ontwerpstatieplan, namelijk de verbetering van de technieken voor luchtverkeersstromen en capaciteitsbeheer, de overstap naar het nieuwe luchtverkeersleidingscentrum en een project voor operationele voortreffelijkheid.
- (89) Rekening houdend met het feit dat de ontwerpstatieplandoelstellingen van Cyprus hoger zijn dan de overeenkomstige nationale referentiewaarden tijdens de laatste drie kalenderjaren van RP3, lijkt het erop dat, met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de voorgestelde maatregelen ontoereikend zullen zijn om tegemoet te komen aan de verwachte verkeersvraag, met name in het licht van de verwachte groei van het verkeer tijdens RP3.
- (90) Cyprus verklaart in zijn ontwerpstatieplan dat er geen ambitieuzere doelstellingen konden worden vastgesteld door kostenbesparende maatregelen om de doelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie te bereiken en door de veranderende geopolitieke situatie die aanzienlijke gevolgen heeft voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.
- (91) In het licht van de in punt 1.3 van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria is de Commissie echter van oordeel dat de informatie en bewijzen die door Cyprus in zijn ontwerpstatieplan zijn verstrekt, onder meer ook met betrekking tot relevante lokale omstandigheden, de voorgestelde verschillen tussen de en-route-capaciteitsdoelstellingen en de overeenkomstige referentiewaarden niet rechtvaardigen.
- (92) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 85 tot en met 91, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpstatieplannen van Cyprus worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit.

#### Beoordeling van de ontwerpstatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

- (93) De door Cyprus voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-route-kostenefficiëntie:

En-route heffingszone van Cyprus	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-route-kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenhedenkosten (in reële termen in prijzen van 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Cyprus van de bepaalde en-route-eenhedenkosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +4,9 % in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (95) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Cyprus van de bepaalde en-route-eenhedenkosten op het niveau van de heffingszone, namelijk -0,2 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (96) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, onder c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Cyprus voor de bepaalde eenheidskosten van 26,61 EUR in EUR2017 4,7 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de relevante vergelijkingsgroep (27,91 EUR in EUR2017). De Commissie merkt echter op dat de bepaalde en-route-eenhedenkosten van Cyprus 6,0 % boven het gemiddelde van de vergelijkingsgroep liggen voor het jaar 2024.

- (97) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a) en b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (98) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpstatieplan van Cyprus gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 10 miljoen bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 6 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (99) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat Cyprus in zijn ontwerpstatieplan heeft verklaard dat de afwijkingen van de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten te wijten zijn aan maatregelen om capaciteitsdoelstellingen te bereiken, waaronder meer personeel en de modernisering van het bestaande ATM-systeem, die tot doel hebben de exploitatie van extra ATC luchtverkeersleiders mogelijk te maken. Uit het ontwerpstatieplan blijkt dat naar verwachting extra luchtverkeersleiders operationeel zullen worden in de loop van RP3, waarbij het totale aantal operationele luchtverkeersleiders volgens de planning 100 voltijdequivalenten zal bereiken in 2024, in vergelijking met 73 in 2019. De Commissie merkt echter op dat Cyprus in zijn ontwerpstatieplan de verwachte kostenimpact van de voorgestelde maatregelen in verband met de verwezenlijking van de lokale capaciteitsdoelstellingen niet heeft gekwantificeerd.
- (100) Er zij op gewezen dat de door Cyprus vastgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen om de in overwegingen 85 tot en met 91 uiteengezette redenen onverenigbaar zijn bevonden met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen. Aangezien er geen als verenigbaar beoordeelde capaciteitsdoelstellingen zijn, is de Commissie van mening dat het in dit stadium niet mogelijk is de beoordeling van het criterium van punt 1.4, punt d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 te voltooien voor Cyprus; de geplande maatregelen die nodig zijn om de capaciteitsdoelstellingen te bereiken, kunnen immers worden gewijzigd omdat Cyprus zijn capaciteitsdoelstellingen moet herzien.
- (101) Met betrekking tot het in punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 gespecificeerde criterium zij er op gewezen dat Cyprus in zijn ontwerpstatieplannen verwijst naar een geplande herstructureeringsmaatregel die bestaat uit de oprichting van een nieuwe geprivatiseerde entiteit voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten in Cyprus. Cyprus wijst er op dat het voorziet in herstructureeringskosten met betrekking tot die maatregel, maar benadrukt ook dat de raming van die kosten niet mogelijk was op het ogenblik van de opstelling van het ontwerpstatieplan. Het ontwerpstatieplan bevat dan ook geen rechtvaardiging of nadere informatie die de Commissie in staat stelt na te gaan of het criterium van punt 1.4, d), ii), van toepassing is met betrekking tot de aangemelde maatregel. Cyprus voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (102) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 93 tot en met 101, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpstatieplannen van Cyprus worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT LETLAND

##### Beoordeling van de ontwerpstatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

- (103) De door Letland voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van Letland	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Letland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +3,3 % per jaar in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (105) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Letland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk -0,4 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (106) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Letland voor de bepaalde eenheidskosten van 23,61 EUR in EUR2017 17,2 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (28,51 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de vastgestelde en-route-eenheidskosten van Letland voor 2024 nog steeds 15 % lager zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- (107) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a) en b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (108) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpstatieplan van Cyprus gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 2 miljoen bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 2 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (109) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Letland in het ontwerpstatieplan bepaalde maatregelen uiteenzet die door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (LGS) worden genomen om lokale capaciteitsdoelstellingen te verwezenlijken.
- (110) De Commissie merkt op dat LGS, na de toepassing van kostenbesparende maatregelen in 2020 en 2021, voornemens is zijn personeels- en afschrijvingskosten in de resterende jaren van RP3 te verhogen om tegemoet te komen aan het van 2022 tot 2024 verwachte herstel van het verkeer en om de toegenomen werklust als gevolg van omleidingen rond het Belarussische luchtruim te beperken.
- (111) Wat de personeelsmaatregelen betreft, merkt de Commissie op dat LGS van plan is het aantal en-route luchtverkeersleiders dat operationeel is tijdens RP3 te verhogen met negen voltijdequivalenten in 2020-2021 en één in 2022-2024. De Commissie erkent dat de verlener van luchtvaartnavigatiediensten dit opleidingsprogramma voor luchtverkeersleiders vóór de pandemie heeft opgezet, om tegemoet te komen aan de voorspelde verkeersgroei en om in de toekomst "en route" -ATFM-vertragingen, zoals tijdens RP2, te vermijden.
- (112) Wat het beloningsbeleid betreft, stelt de Commissie vast dat LGS vanaf 2022 voornemens is een deel van haar verplichtingen jegens werknemers opnieuw na te komen, zoals de overeengekomen brutosalarisverhoging van 8 % die tijdens de crisis tijdelijk was opgeschort. Bovendien verwacht Letland extra loonsverhogingen als gevolg van de algemene stijging van het nationale gemiddelde loon.
- (113) Met betrekking tot de geplande investeringen in vaste activa stelt de Commissie vast dat LGS voornemens is verscheidene investeringsprojecten in RP3 te hervatten, onder voorbehoud van de financiële prestaties van LGS en het daadwerkelijke herstel van het verkeer. De Commissie stelt vast dat de afschrijvingskosten van de vier door LGS gerapporteerde "nieuwe grote investeringen" en "andere nieuwe investeringen" naar verwachting in 2023 aanzienlijk zullen stijgen. De bijdrage van die investeringen aan de toekomstige capaciteitsvoorziening wordt echter niet onderbouwd in het ontwerpstatieplan van Letland.
- (114) De Commissie erkent dat de indienstname van extra luchtverkeersleiders en de hervatting van capaciteitsverhogende investeringen in vaste activa geldige redenen kunnen zijn om af te wijken van Uniewijde tendensen op het gebied van de bepaalde eenheidskosten, teneinde voor de nodige capaciteit op lange termijn te zorgen. Op basis van de informatie in het ontwerpstatieplan van Letland kon de Commissie echter niet vaststellen dat de aangegeven verhoging van de salarissen een noodzakelijke en evenredige maatregel zou zijn om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen te bereiken en zou kunnen worden ingeroepen om een afwijking van de Uniewijde tendensen op het gebied van de bepaalde eenheidskosten te rechtvaardigen.

- (115) Bovendien heeft de Commissie op basis van de beoordeling van het prestatiebeoordelingsorgaan vastgesteld dat de door Letland voorgestelde kapitaalkosten een fout bevatten met betrekking tot het geplande rendement op eigen vermogen; dit is niet vastgesteld op een niveau dat in verhouding staat tot de financiële risicoblootstelling van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten. In de loop van RP3 leidt dit tot een kapitaalkost die ongeveer 1,5 miljoen EUR hoger is dan het financiële risico ten gevolge van het verkeersrisicomechanisme. Dat overschot kan niet worden gerechtvaardigd door te verwijzen naar het bereiken van capaciteitsdoelstellingen.
- (116) De Commissie is derhalve van oordeel dat Letland onvoldoende heeft aangetoond dat de in de overweging 108 bedoelde afwijkingen uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de lokale prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken. Letland voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (117) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat Letland in het ontwerpstatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. Letland voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (118) Bovendien heeft de beoordeling van de in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde kernfactoren en parameters waarop de ontwerpstatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie zijn gebaseerd, geleid tot de volgende bevindingen met betrekking tot de basiswaarden en de pensioenkosten voor 2014 en 2019.
- (119) Ten eerste merkt de Commissie op dat Letland vanaf 2020 een deel van zijn kostenbasis dat overeenkomt met de kosten van ATM en communicatie-, navigatie- en surveillancediensten (CNS) die worden verleend op de route NINTA — ADAXA, toewijst aan het vluchtinformatiegebied Vilnius ("Vilnius FIR"). Het ontwerpstatieplan van Letland maakt echter melding van basiswaarden die gelijk zijn aan de werkelijke kosten van respectievelijk 2014 en 2019, zonder aftrek van de kosten in verband met de route NINTA — ADAXA; Op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat de aanpassingen van Letlands basiswaarden voor kosten en verkeer voor 2014 en 2019 noodzakelijk zijn om die waarden vergelijkbaar te maken met de bepaalde kosten in RP3 en om een nauwkeurige beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen van Letland tijdens RP3 mogelijk te maken.
- (120) Ten tweede is de Commissie, op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan, van oordeel dat Letland de voorgestelde bepaalde kosten voor pensioenen opnieuw moet evalueren of beter moet rechtvaardigen, aangezien het aandeel van deze kosten abnormaal hoog lijkt in verhouding tot de totale kostenbasis.
- (121) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 103 tot en met 120, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpstatieplannen van Letland worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT MALTA

##### Beoordeling van de ontwerpstatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

- (122) De door Malta voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-route kostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van Malta	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-route kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Malta van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +2,0 % per jaar in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (124) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Malta van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +1,6 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (125) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Malta voor de bepaalde eenheidskosten van 22,98 EUR in EUR2017 19,7 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (28,64 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de vastgestelde en-route-eenheidskosten van Malta voor 2024 nog steeds 22,1 % lager zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- (126) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a) en b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (127) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpstatieplan van Malta gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 1 miljoen bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 5,8 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (128) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft Malta in zijn ontwerpstatieplan bepaalde maatregelen en investeringen voorgesteld om capaciteitsdoelstellingen te bereiken.
- (129) De Commissie merkt met name op dat MATSA tegen 2024 van plan is vier technische specialisten op het gebied van luchtverkeersveiligheidslektronica en vijf luchtverkeersleiders in dienst te nemen. De nieuwe luchtverkeersleiders zullen echter beginnen met een bevoegdverklaring "Toren", en de bijbehorende personeelskosten zullen daarom in eerste instantie grotendeels worden toegewezen aan terminalluchtvaartnavigatiediensten. De Commissie merkt ook op dat MATSA vanaf 2023 van plan is de salarissen te verhogen na een bevroering van twee jaar die collectief met het personeel was overeengekomen om kosten te besparen tijdens de pandemie.
- (130) De Commissie merkt op dat MATSA een verhoging plant van andere operationele kosten om de bekwaamheden van het personeel te verbeteren en opleidingen aan te bieden, teneinde in de toekomst de nodige capaciteit te kunnen leveren. De Commissie stelt ook vast dat MATSA meldt dat andere stijgende exploitatiekosten in belangrijke mate zijn toe te schrijven aan hogere verzekeringspremies en inflatie.
- (131) Het prestatiebeoordelingsorgaan meldt dat MATSA voornemens is zijn afschrijvingskosten in de loop van RP3 aanzienlijk te verhogen. De Commissie heeft echter geen bewijs ontvangen dat de stijging van de afschrijvingskosten kan worden gerechtvaardigd door capaciteitsgerelateerde maatregelen, aangezien het ontwerpstatieplan van Malta geen nadere informatie bevat over de bijdrage die de tijdens RP3 geplande nieuwe investeringen leveren tot de capaciteit.
- (132) De Commissie is van mening dat een toename van het aantal personeelsleden van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten om tegemoet te komen aan de verwachte toekomstige capaciteit een geldige reden kan zijn voor Malta of af te wijken van punt 1.4, d), i), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Omdat het ontwerpstatieplan onvoldoende informatie bevat, kon de Commissie echter niet vaststellen of de gerapporteerde salarisverhogingen en geplande investeringen in vaste activa noodzakelijk en evenredig zijn met het oog op de verwezenlijking van de lokale capaciteitsdoelstellingen en dus kunnen worden ingeroepen om een afwijking van de Uniewijde tendensen van de bepaalde eenheidskosten te rechtvaardigen.
- (133) De Commissie is derhalve van oordeel dat Malta onvoldoende heeft aangetoond dat de in de overwegingen 128 tot 132 bedoelde afwijkingen uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de lokale prestatiedoelstellingen op het prestatiegebied capaciteit te bereiken. Malta voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.



- (134) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat Malta in het ontwerpoperatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. Malta voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (135) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 122 tot en met 134, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpoperatieplannen van Malta worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### **Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten**

- (136) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpoperatiedoelstellingen van Malta op het gebied van kostenefficiëntie, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (137) Ten eerste heeft de Commissie, op basis van de vergelijking tussen de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 en de tendens van de en-route-eenheidskosten, vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Malta (+ 4,3 %) hoger is dan de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten van Malta op het niveau van de heffingszone (+ 2,0 % tijdens RP3).
- (138) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Malta (+ 4,3 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten in de loop van RP2 (+ 0,6 %).
- (139) De Commissie is derhalve van oordeel dat Griekenland de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 naar beneden moet bijstellen.

#### **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT ROEMENIË**

#### **Beoordeling van de ontwerpoperatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie**

- (140) De door Roemenië voorgestelde ontwerpoperatiedoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

<b>En-routeheffingszone van Roemenië</b>	<b>2014 Basis-waarde</b>	<b>2019 Basis-waarde</b>	<b>2020-2-021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Ontwerpoperatiedoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Roemenië van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +2,9 % per jaar in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (142) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Roemenië van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +0,6 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (143) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Roemenië voor de bepaalde eenheidskosten van 34,03 EUR in EUR2017 14,6 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (39,84 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de vastgestelde en-route-eenheidskosten van Roemenië voor 2024 nog steeds 9,0 % lager zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.

- (144) Bovendien is het nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, a) en b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (145) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerp prestatieplan gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om de tendens van de Uniewijde bepaalde eenheidskosten in RP3 te bereiken, ongeveer 15 miljoen bedraagt in EUR2017, terwijl de overeenkomstige afwijking van de Uniewijde langetermijntendens ongeveer 32 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (146) Wat het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 betreft, merkt de Commissie op dat Roemenië in het ontwerp prestatieplan meedeelt dat de verlener van en-routeluchtvaartnavigatiediensten ROMATSA in de loop van RP3 zal worden geconfronteerd met extra bepaalde kosten voor de tenuitvoerlegging van maatregelen om lokale capaciteitsdoelstellingen te bereiken. De door Roemenië aangevoerde maatregelen hebben voornamelijk betrekking op personeels- en opleidingskosten, gevolgd door investeringskosten.
- (147) De Commissie merkt op dat ROMATSA van plan is extra personeelskosten en andere exploitatiekosten te maken om nieuwe "en route"-luchtverkeersleiders in dienst te nemen en op te leiden. Roemenië stelt dat het voorgestelde aanwervings- en opleidingsplan gerechtvaardigd is omdat in RP4 een piek van geplande pensioneringen moet worden opgevangen. Roemenië wijst erop dat het plan reeds in RP3 van start gaat omdat de opleiding van een volledig erkende luchtverkeersleider drie tot vijf jaar duurt. Het prestatiebeoordelingsorgaan heeft echter geconcludeerd dat de kosten in verband met het aanwervingsplan verder moeten worden onderbouwd en gerechtvaardigd gezien het hoge niveau ervan. Op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat ROMATSA met name nader moet toelichten hoe de personeels- en opleidingskosten per voltijdequivalent zijn berekend.
- (148) Met betrekking tot de investeringskosten merkt de Commissie op dat in het ontwerp prestatieplan van Roemenië wordt aangegeven dat er extra afschrijvingskosten en kapitaalkosten moeten worden gemaakt om de volgende projecten uit te voeren: het ATM-systeem, stap 1, fase 1, (dat in RP2 van start ging en waarvan de afschrijvingen beginnen in 2020) en stap 1, fase 2, (dat in RP2 van start ging en waarvan de afschrijvingen beginnen in 2022), het instrument voor de beoordeling van de verkeerscomplexiteit, dat volgens de planning in 2024 zal worden ingevoerd, en het dienstencontract Datalink.
- (149) Wat de kosten van het ATM-systeem betreft, had het prestatiebeoordelingsorgaan in zijn RP2-monitoringverslag vastgesteld dat de kapitaaluitgaven voor stap 1, fase 2, die gepland waren voor RP2, niet hadden plaatsgevonden gedurende de volledige referentieperiode, en dat de totale werkelijke investeringskosten aanzienlijk lager waren dan de in het RP2-prestatieplan vastgestelde kosten. Het prestatiebeoordelingsorgaan berekent dat de luchtruimgebruikers in RP2 in totaal 32,5 miljoen EUR aan financiering hebben verstrekt voor investeringen die niet zijn uitgevoerd, en het is niet bekend of dit bedrag zal worden terugbetaald aan de luchtruimgebruikers. Het prestatiebeoordelingsorgaan concludeerde dat de aanvullende kosten die Roemenië aanvoert als afwijking om zijn lokale en-route-capaciteitsdoelstellingen te halen in RP3, derhalve niet zijn gerechtvaardigd.
- (150) Er zij op gewezen dat de Commissie op basis van de beoordeling van het prestatiebeoordelingsorgaan heeft vastgesteld dat de door Roemenië voorgestelde kapitaalkost niet op een efficiënt niveau is vastgesteld. In de loop van RP3 leidt dit tot een kapitaalkost die 16 miljoen EUR hoger is dan het financiële risico ten gevolge van het verkeersrisicomechanisme. Dat overschot kan niet worden gerechtvaardigd door te verwijzen naar het bereiken van capaciteitsdoelstellingen.
- (151) In het licht van overwegingen 146 tot en met 150, en gezien het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan, concludeert de Commissie dat Roemenië niet voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (152) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat Roemenië in het ontwerp prestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. Roemenië voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).

- (153) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 140 tot en met 152, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpplannen van Roemenië worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### **Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten**

- (154) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpplanningdoelstellingen van Roemenië op het gebied van kostenefficiëntie, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (155) Ten eerste heeft de Commissie, op basis van de vergelijking tussen de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 en de tendens van de en-route-eenheidskosten, vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Roemenië (+ 4,3 %) hoger is dan de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten van Roemenië op het niveau van de heffingszone (+ 2,9 % tijdens RP3).
- (156) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpplanningdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Roemenië (+ 4,3 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten in de loop van RP2 (-3,1 %).
- (157) De Commissie is derhalve van oordeel dat Roemenië de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpplanningdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 naar beneden moet bijstellen.

#### **Beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde stimuleringsregelingen, ter aanvulling van de beoordeling door de Commissie van de ontwerpplanningdoelstellingen**

- (158) Met betrekking tot de te evalueren elementen in punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat de in het ontwerpplanningplan van Roemenië voorgestelde stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit een maximaal financieel nadeel omvat van 0,50 % van de bepaalde kosten en een maximaal financieel voordeel van 0,50 % van de bepaalde kosten.
- (159) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat 0,50 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (160) Daarom moet Roemenië zijn ontwerpplanningregeling voor het bereiken van de terminalcapaciteitsdoelstellingen herzien, zodat het maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregeling wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.

#### **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT ZWEDEN**

#### **Beoordeling van de ontwerpplanningdoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie**

- (161) De door Zweden voorgestelde ontwerpplanningdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van Zweden	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2021	2022	2023	2024
Ontwerpplanningdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Zweden van de bepaalde en-route-eenhedenkosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +0,2 % per jaar in RP3, beter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.
- (163) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Zweden van de bepaalde en-route-eenhedenkosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +1,0 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.
- (164) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Zweden voor de bepaalde eenheidskosten van 58,87 EUR in EUR2017 31,6 % hoger ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (44,74 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat het verschil nog groter wordt tijdens RP3: de bepaalde en-route-eenhedenkosten van Zweden voor 2024 liggen 41,8 % boven het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- (165) Het is nodig te onderzoeken of de hierboven bedoelde afwijkingen van de in punt 1.4, b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde criteria als noodzakelijk en evenredig kunnen worden beschouwd overeenkomstig punt 1.4, d), van die bijlage.
- (166) De Commissie merkt op dat het door het prestatiebeoordelingsorgaan geraamde verschil tussen de in het ontwerpstatieplan van Zweden gerapporteerde bepaalde en-routekosten voor RP3 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om aan de Uniewijde langetermijntendens te voldoen, ongeveer 43 miljoen EUR in EUR2017 bedraagt.
- (167) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Zweden in het ontwerpstatieplan diverse maatregelen uitzet die verband houden met de verwezenlijking van lokale capaciteitsdoelstellingen.
- (168) De Commissie merkt met name op dat de belangrijkste verleners van en-routeluchtvaartnavigatiediensten, LfV, plant om nieuwe luchtverkeersleiders op te leiden om de pensioneringen in de resterende RP3-jaren op te vangen. Zweden meldt een geplande nettotoename tijdens RP3 met 14 voltijdse luchtverkeersleiders in het luchtverkeersleidingscentrum van Malmö en 14 in dat van Stockholm. De Commissie merkt echter op dat Zweden het verwachte kosteneffect van die personeelsgerelateerde maatregelen niet heeft gekwantificeerd in zijn ontwerpstatieplan.
- (169) De Commissie merkt op dat Zweden, naast de personeelskosten, ook meldt dat de grootste nieuwe belangrijke investering van LfV betrekking heeft op de "uitbreiding van de torendiensten op afstand" in Stockholm en vier verbonden luchthavens (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). De bepaalde kosten van de "uitbreiding van de torendiensten op afstand" bedragen 11 % van de totale bepaalde kosten van de investeringen in de loop van RP3. De Commissie merkt op dat torens op afstand over het algemeen investeringen zijn die luchtverkeersdiensten verlenen op luchthavens en derhalve in beginsel hoofdzakelijk aan terminaldiensten moeten worden toegewezen. In het ontwerpstatieplan van Zweden worden de kosten van de "uitbreiding van de torendiensten op afstand" echter voor 75 % toegewezen aan en-routediensten, zonder dat de geografische reikwijdte en de aard van de diensten worden gerechtvaardigd. De Commissie merkt ook op dat luchtruimgebruikers de businesscase van deze investering tijdens overleg in vraag hebben gesteld. De Commissie is van mening dat Zweden de businesscase en de toewijzing van de kosten van deze investering moet herzien of verder moet rechtvaardigen en rekening moet houden met de bezorgdheid van de luchtruimgebruikers.
- (170) De Commissie merkt op dat de andere nieuwe investeringen die door Zweden zijn gepland 33 % van de totale bepaalde kosten van de investeringen in de loop van RP3 bedragen. In het ontwerpstatieplan van Zweden wordt vermeld dat andere nieuwe investeringen bestaan uit vervangingen en/of upgrades van communicatie- en radiosystemen, navigatiehulpmiddelen en nood- en ondersteuningssystemen voor ATS. De Commissie merkt echter op dat het ontwerpstatieplan van Zweden geen informatie bevat over de wijze waarop elk van deze andere nieuwe investeringen zal bijdragen tot de verwezenlijking van de lokale capaciteitsdoelstellingen.
- (171) In het licht van overwegingen 167 tot en met 170 is de Commissie van oordeel dat Zweden niet afdoeende heeft aangetoond dat de in overweging 166 bedoelde afwijking uitsluitend kan worden toegeschreven aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen te halen. Zweden voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

- (172) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, volstaat het te vermelden dat Zweden in het ontwerpstrategieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen. Zweden voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).
- (173) Bovendien heeft de beoordeling van de in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde kernfactoren en parameters waarop de ontwerpstrategie doelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie zijn gebaseerd, geleid tot de volgende bevindingen met betrekking tot de kostenbasis, de kapitaalkosten en de pensioenkosten voor 2019.
- (174) De Commissie merkt op dat Zweden voorstelt het basisscenario voor 2019 aan te passen om rekening te houden met de invoering van drie nieuwe luchthavens in het systeem van en-routeheffingen vanaf 2020. Het prestatiebeoordelingsorgaan merkt op dat het merendeel van deze aanpassing betrekking heeft op de Scandinavian Mountains Airport, waar de ANSP-verlener SDATS ATC-diensten verleent. Het ontwerpstrategieplan vermeldt dat veel Zweedse luchthavens en-routediensten verlenen. Zweden geeft aan dat het kostenefficiënter is om luchthavens toe te staan en-route- en naderingsdiensten te verlenen omdat de terminalmanoeuvreegebieden op Zweedse luchthavens groot en geografisch ver verwijderd zijn.
- (175) In het ontwerpstrategieplan van Zweden is aangegeven dat de opname van de drie nieuwe luchthavens in de en-routeregeling niet tot gevolg heeft dat verantwoordelijkheden of kosten worden overgedragen tussen de ANSP's die reeds in de regeling zijn opgenomen. Het prestatiebeoordelingsorgaan heeft vastgesteld dat deze aanpassing niet duidelijk wordt toegelicht in het ontwerpstrategieplan van Zweden.
- (176) Op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat Zweden de heffingen die worden voorgesteld als rendement op eigen vermogen opnieuw moet beoordelen binnen de kapitaalkosten voor LFV. Het prestatiebeoordelingsorgaan schat dat de voor RP3 gerapporteerde kapitaalkosten ten bedrage van 1,3 miljoen EUR hoger liggen dan de efficiënte kapitaalkosten. De Commissie en het prestatiebeoordelingsorgaan merken specifiek op dat de door Zweden voor LFV voorgestelde marge van de kosten van eigen vermogen, namelijk 0,7 % — 1,9 %, hoger is dan de door de Zweedse regering voor LFV toegestane kosten van eigen vermogen, namelijk 0,0 %. De Commissie merkt op dat de voorgestelde kapitaalkosten van LFV een rendement op eigen vermogen omvatten van een aantal Zweedse luchthavens die en-routediensten verlenen. De Commissie is van mening dat Zweden de opname van die luchthavens in alle kostenposten van LFV moet verduidelijken en rechtvaardigen, of zijn ingediend plan dienovereenkomstig moet herzien.
- (177) Op basis van het advies van het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat Zweden de voorgestelde pensioenkosten opnieuw moet beoordelen. Het prestatiebeoordelingsorgaan heeft vastgesteld dat het gemiddelde aandeel van de pensioenkosten van LFV gedurende RP3 aanzienlijk hoger is dan het gemiddelde van de Unie. Het stelde ook vast dat de bijdragen in verband met de openbare pensioenregeling in de personeelskosten zijn opgenomen als socialezekerheidskosten, in plaats van in de pensioenkosten die afzonderlijk in de rapporteringstabellen worden vermeld. Het prestatiebeoordelingsorgaan geeft aan dat pensioenkosten ook worden geregistreerd in de kapitaalkosten aangezien uitstaande vorderingen in verband met pensioenkosten van vorige referentieperiodes in de activabasis zijn opgenomen. Het prestatiebeoordelingsorgaan concludeert dat het gebrek aan transparantie van de aannames voor de werkloosheidsregeling een probleem kan vormen bij de controle van vrijgestelde RP3-kosten. De Commissie is van mening dat Zweden de pensioenkosten op transparante wijze moet rapporteren in het afzonderlijke vakje “pensioenkosten” van de rapporteringstabellen.
- (178) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 161 tot en met 177, moeten de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpstrategieplannen van Zweden worden beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

#### **Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten**

- (179) De Commissie maakt zich zorgen over de ontwerpstrategie doelstellingen van Zweden op het gebied van kostenefficiëntie, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.
- (180) Ten eerste heeft de Commissie, op basis van de vergelijking tussen de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 en de tendens van de en-route-eenheidskosten, vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Zweden (+ 0,9 %) hoger is dan de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten van Zweden op het niveau van de heffingszone (+ 0,2 % tijdens RP3).

- (181) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten voor de terminalheffingszone van Zweden (+ 0,9 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten in de loop van RP2 (-5,8 %).
- (182) Ten derde heeft de Commissie vastgesteld, door de nationale ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenhedenkosten te vergelijken met de prestaties van soortgelijke luchthavens gedurende RP3, dat de bepaalde eenheidskosten voor de luchthaven van Stockholm Arlanda enigszins hoger worden geraamd dan de gemiddelde bepaalde eenheidskosten van een relevante vergelijkingsgroep.
- (183) De Commissie is derhalve van oordeel dat Zweden de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht hiervan, of de ontwerpdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenhedenkosten voor RP3 naar beneden moet bijstellen.

### CONCLUSIES

- (184) Op basis van de beoordeling in de overwegingen 21 tot en met 183 is de Commissie van oordeel dat de ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken die zijn ingediend door België, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Cyprus, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië en Zweden bepaalde prestatiedoelstellingen bevatten die onverenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.
- (185) Overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten de betrokken lidstaten hun herziene prestatieplannen uiterlijk drie maanden na de datum van vaststelling van dit besluit bij de Commissie indienen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Commissie.
- (186) België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland, die samen met Zwitserland een ontwerp prestatieplan voor RP3 op FAB-niveau hebben opgesteld en ingediend, moeten gezamenlijk een herzien ontwerp prestatieplan voor FABEC indienen, waarin rekening wordt gehouden met de aanbevelingen in dit besluit.
- (187) De Commissie zal vervolgens de herziene prestatieplannen in hun geheel beoordelen overeenkomstig de procedure van artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 en kan, op basis van die beoordeling, om het even welk standpunt innemen met betrekking tot de herziene prestatiedoelstellingen en andere elementen in de prestatieplannen waartegen geen bezwaren werden geuit in dit besluit.
- (188) Overeenkomstig artikel 17 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten de in de meest recente versie van het ontwerp prestatieplan vastgestelde doelstellingen voorlopig worden toegepast tot de Commissie een besluit heeft genomen over de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen of herziene prestatiedoelstellingen, waarna de betrokken lidstaat of lidstaten hun definitieve prestatieplan moet(en) vaststellen.
- (189) Met betrekking tot het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, heeft artikel 17 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 een retroactieve werking verleend aan de doelstellingen in het definitieve prestatieplan. Eventuele verschillen in inkomsten ten gevolge van de toepassing van eenheidstarieven die zijn berekend op basis van het ontwerp prestatieplan in plaats van op het definitieve prestatieplan, worden verrekend via latere aanpassingen van de eenheidstarieven tijdens RP3, die verder worden geregeld door de in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 vastgestelde uitzonderlijke maatregelen voor RP3. De Commissie zal dan ook geen conclusies trekken over de verenigbaarheid van de eenheidstarieven met artikel 29, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 alvorens de desbetreffende definitieve prestatieplannen zijn vastgesteld.
- (190) De Commissie merkt op dat sommige lidstaten hun voornemen hebben bekendgemaakt om kostenposten in verband met de detectie van drones op luchthavens op te nemen in hun RP3-kostenbasis. Het was niet mogelijk om op basis van de elementen in de ontwerp prestatieplannen nauwkeurig vast te stellen in welke mate lidstaten deze bepaalde kosten in hun RP3-kostenbasis hebben opgenomen en, indien zij dat hebben gedaan, in welke mate deze kosten zijn gemaakt in verband met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en dus in aanmerking kunnen komen voor de prestatie- en heffingsregeling. De diensten van de Commissie hebben een ad-hocverzoek om informatie naar alle lidstaten gestuurd om informatie hierover te verzamelen, en zullen de gerapporteerde kosten voor de detectie van drones verder onderzoeken in het kader van de controle op de verenigbaarheid van het eenheidstarief. Dit besluit laat de bevindingen en conclusies van de Commissie over de kosten voor de detectie van drones onverlet.

(191) In antwoord op de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne, die op 24 februari 2022 begon, heeft de Unie beperkende maatregelen vastgesteld waarbij Russische luchtvaartmaatschappijen, alle in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen en alle niet in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen die eigendom zijn van, worden gecharterd door of anderszins onder zeggenschap staan van Russische natuurlijke of rechtspersonen, entiteiten of organen het verbod krijgen opgelegd om in de Unie te landen of op te stijgen of de Unie te overvliegen. Die maatregelen leiden tot een afname van het luchtverkeer boven het grondgebied van de Unie. De gevolgen op het niveau van de Unie zullen echter niet vergelijkbaar zijn met de afname van het luchtverkeer ten gevolge van de uitbraak van de COVID-19-pandemie in maart 2020. Het is dan ook passend de bestaande maatregelen en processen voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregeling in RP3 te handhaven. Wanneer lidstaten tot wie dit besluit is gericht hun lokale prestatiedoelstellingen herzien in het kader van de herziene ontwerp prestatieplannen, moeten zij rekening houden met de operationele en financiële gevolgen van de relevante verkeerswijzigingen.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

De prestatiedoelstellingen in de krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 door België, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Cyprus, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië en Zweden ingediende ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld, zijn onverenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3).

#### *Artikel 2*

Cyprus en Griekenland stellen hun ontwerpdoelstellingen voor en-route capaciteit, uitgedrukt als het gemiddelde aantal minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht, naar beneden bij.

De betrokken lidstaten moeten de vastgestelde afwijkingen tussen de ingediende ontwerp capaciteitsdoelstellingen en de in het operationeel netwerkplan van september 2021 uiteengezette overeenkomstige referentiewaarden aanpakken voor de kalenderjaren 2022, 2023 en 2024 van RP3, teneinde te kunnen voldoen aan de verwachte verkeersvraag. Indien in het operationeel netwerkplan specifieke maatregelen worden aanbevolen om de capaciteitsprestaties te verbeteren, wordt bij de herziening van de prestatiedoelstellingen rekening gehouden met die maatregelen.

#### *Artikel 3*

België, Griekenland, Cyprus, Letland, Luxemburg, Malta, Roemenië en Zweden stellen de ontwerpdoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor hun en-route heffingszones, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten, naar beneden bij.

Bij de herziening van hun ontwerpdoelstellingen inzake kostenefficiëntie moeten alle betrokken lidstaten:

- a) ervoor zorgen dat de herziene kostenefficiëntiedoelstellingen verenigbaar zijn met zowel de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten als de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten op lange termijn;
- b) het niveau van de bepaalde kosten dienovereenkomstig verlagen, ten minste met betrekking tot het kalenderjaar 2024;
- c) gebruikmaken van de laatste verkeersramingen, uitgedrukt in diensteenheden, overeenkomstig artikel 10, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

Wanneer de Commissie, in afwijking van punt a), in dit besluit heeft vastgesteld dat de basiswaarde van de relevante en-route heffingszone voldoet aan het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, ziet de betrokken lidstaat er op toe dat de herziene kostenefficiëntiedoelstellingen ten minste verenigbaar zijn met de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten als de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten op lange termijn.

Wanneer een lidstaat in zijn herziene ontwerp prestatieplan een afwijking aanvoert overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zorgt hij ervoor dat deze afwijking wordt onderbouwd met passende informatie en motiveringen.

*Artikel 4*

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, de Helleense Republiek, de Franse Republiek, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, het Groothertogdom Luxemburg, de Republiek Malta, het Koninkrijk der Nederlanden, Roemenië en het Koninkrijk Zweden.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

*Voor de Commissie*  
Adina VĂLEAN  
*Lid van de Commissie*

---



## BIJLAGE

**Prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in de nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken die zijn ingediend krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 en die onverenigbaar zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode**

## 1. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN FABEC

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

## Bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone België en Luxemburg	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>73,13 EUR</b>	<b>83,28 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>113,26 EUR</b>	<b>108,51 EUR</b>	<b>103,82 EUR</b>

## 2. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN GRIEKENLAND

## PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

## Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging in minuten per vlucht

	2021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen van Griekenland voor en-routecapaciteit</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Referentiewaarden voor Griekenland	0,10	0,14	0,15	0,15

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Griekenland	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>31,37 EUR</b>	<b>23,20 EUR</b>	<b>40,71 EUR</b>	<b>32,60 EUR</b>	<b>33,12 EUR</b>	<b>32,93 EUR</b>

## 3. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN CYPRUS

## PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

## Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging in minuten per vlucht

	2021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen van Cyprus voor en-routecapaciteit</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Referentiewaarden voor Cyprus	0,10	0,16	0,15	0,15

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Cyprus	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>32,94 EUR</b>	<b>26,61 EUR</b>	<b>49,85 EUR</b>	<b>34,14 EUR</b>	<b>32,52 EUR</b>	<b>32,26 EUR</b>

## 4. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN LETLAND

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Letland	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>27,90 EUR</b>	<b>23,61 EUR</b>	<b>40,07 EUR</b>	<b>31,28 EUR</b>	<b>29,14 EUR</b>	<b>26,83 EUR</b>

## 5. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN MALTA

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Malta	2014 Basis-waarde	2019 Basis-waarde	2020-2-021	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>31,85 EUR</b>	<b>24,83 EUR</b>	<b>24,85 EUR</b>

## 6. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN ROEMENIË

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Roemenië	2014 Basis- waarde	2019 Basis- waarde	2020-202- 1	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekosten efficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

## 7. DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN ZWEDEN

## PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

## Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Zweden	2014 Basis- waarde	2019 Basis- waarde	2020-202- 1	2022	2023	2024
<b>Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekosten efficiëntie</b> , uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR