

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/767

av den 13 april 2022

om överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Portugal i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden*[delgivet med nr C(2022) 2288]***(Endast den portugisiska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen) ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 c första stycket,med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet ⁽²⁾, särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Dessutom ska medlemsstaterna enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden. Kommissionen ansvarar för att bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner som utarbetas av medlemsstaterna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, med hjälp av de bedömningskriterier som anges i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (2) Covid-19-pandemins utbrott har sedan första kvartalet 2020 i betydande grad påverkat luftfartssektorn, med avsevärt minskade flygtrafikvolymmer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.
- (3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

- (4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I enlighet med artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 antog kommissionen den 2 juni 2021 genomförandebeslut (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.
- (5) Kommissionen noterar att Statfors bastrafikprognos från oktober 2021 förutspår att flygtrafiken på unionsnivå under 2023 kommer att nå samma nivåer som före pandemin, och under 2024 överstiga dessa nivåer. Osäkerheten om trafikutvecklingen är dock fortfarande särskilt hög på grund av de risker som hänger samman med hur den epidemiologiska covid-19-situationen utvecklas. Kommissionen noterar också att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.
- (6) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2021. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 17 november 2021. Kommissionens bedömning som ingår i detta beslut grundar sig på det uppdaterade utkast till prestationsplan som Portugal lämnat in.
- (7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden.
- (8) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmål som föreslagits av Portugal på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har bedömt varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska utkast till prestationsplaner med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

- (9) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som Portugal lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens ändamålsenlighet för leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla säkerhetsmålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (10) Det utkast till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Portugal har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, innefattar följande:

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

Portugal	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	C	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C

- (11) När det gäller det utkast till säkerhetsmål som Portugal föreslagit för leverantören av flygtrafiktjänster, NAV Portugal, har kommissionen konstaterat att nivån för det unionstäckande prestationsmålet enligt plan ska uppnås 2024 i fråga om målet för hantering av säkerhetsrisker, medan de lokala prestationsmålen i fråga om övriga mål för säkerhetsledningen ska uppnå nivån för det unionstäckande prestationsmålet för varje kalenderår 2021–2024.
- (12) Kommissionen noterar att det utkast till prestationsplan som Portugal lämnat in innehåller åtgärder för NAV Portugal för att uppnå de lokala säkerhetsmålen, såsom uppgradering av befintliga verktyg, förbättring av övervakningsprocessen för säkerhetsindikatorer och rapportering om säkerhetskultur samt översyn av utbildningsstrukturen för säkerhetsledningssystemet.
- (13) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 11 och 12, och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör bedömningen av utkastet till mål i Portugals utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

- (14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Portugal lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Portugals utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (15) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.
- (16) De utkast till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Portugal och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till Portugals miljömål underväg , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Referensvärden för Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Kommissionen konstaterar att de utkast till miljömål som föreslås av Portugal är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.
- (18) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Portugal i utkastet till prestationsplan beskriver flera åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilket innefattar optimering och utvidgning av Madeiras terminalmanöverområde, genomförandet av en övergångsplan för prestandabaserad navigering (PBN), nya strukturer med standardiserade start- (SID) och inflygningsprocedurer (STAR) enligt IFR i Cascais, Point Merge-system för Lissabons terminalmanöverområde samt flera åtgärder för att öka det gränsöverskridande samarbetet med Frankrike, Spanien och Marocko.
- (19) Dessutom konstaterar kommissionen att Portugal redan har infört luftrum med fria flygvägar från flygnivå 245 i regionen Lissabons flyginformationsregion och planerar att utvidga luftrummet med fria flygvägar till Santa Marias flyginformationsregion mot slutet av 2024.
- (20) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 17–19 bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Portugals utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

- (21) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Portugal lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Portugals utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (22) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891 eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.
- (23) De utkast till kapacitetsmål underväg som föreslås av Portugal för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Portugal , i minuter ATFM-försening per flygning	0,09	0,13	0,13	0,13
Referensvärden för Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Kommissionen konstaterar att de utkast till kapacitetsmål som föreslås av Portugal är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.
- (25) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Portugal i utkastet till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål underväg. Dessa åtgärder omfattar övergången till ett nytt system för flygledningstjänst och en ny ledningscentral, förändringar av luftrummet, inbegripet initiativ för gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar, förbättrade förfaranden för flödes- och kapacitetsplanering samt genomförandet av en rekryteringsplan för att avsevärt öka antalet flygledare (heltidsekvivalenter) (med 25 % fram till 2024 jämfört med 2019 års nivåer).
- (26) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 24 och 25 bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Portugals utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

- (27) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kapacitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig väcka tvivel avseende Portugal.
- (28) När man på flygplatsnivå jämför utkastet till nationella mål för genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst med liknande flygplatsers prestationer under den andra referensperioden, har kommissionen konstaterat att det för flygplatserna i Lissabon och Porto förväntas större ATFM-förseningar än vad som förutses för liknande flygplatser.
- (29) Kommissionen anser därför att Portugal, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör motivera terminalkapacitetsmålen ytterligare mot bakgrund av de iakttagelser som anges ovan, eller revidera ned utkasten till kapacitetsmål för terminaltjänster.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

- (30) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som Portugal lämnat in avseende fastställda enhetskostnader (DUC, *Determined Unit Cost*) för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under andra och tredje referensperioden (2015–2024) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.
- (31) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de viktigaste faktorerna och parametrarna som ligger till grund för dessa mål i enlighet med punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (32) Portugal har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Portugals avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg , uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Portugals trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på + 2,1 % per år under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på + 1,0 % under samma period.
- (34) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Portugals långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på + 0,5 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.
- (35) Det bör dock beaktas när man jämför de lokala och unionstäckande trender för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 33 och 34, att den ökning av undervägstrafiken som förutspås av Statfor för Portugal under den tredje referensperioden är betydligt lägre än den genomsnittliga trafikökningen på unionsnivå. Det gör det svårare för Portugal att uppfylla de nämnda unionstäckande trenderna för fastställda enhetskostnader.
- (36) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Portugals utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 34,88 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (EUR2017), är 12,2 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 39,73 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att Portugals fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 fortfarande kommer att vara 9,8 % lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.
- (37) Kommissionen har vidare undersökt om de avvikelser som konstateras i skälen 33 och 34 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, under förutsättning att de konstaterade avvikelserna från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader för åtgärder som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller för omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (38) När det gäller det kriterium som anges i punkt 1.4 d i) i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Portugal i sitt utkast till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder och investeringar som ska genomföras av leverantören av flygtrafiktjänster, NAV Portugal, för att uppnå de lokala kapacitetsmålen.
- (39) Portugal planerar särskilt att ta i bruk ett nytt system för flygledningstjänst (ATM-system) eftersom det system som för närvarande används har nått slutet av sin livscykel och måste ersättas. Denna åtgärd är viktig för att tillhandahålla tillräcklig kapacitet i framtiden, eftersom det befintliga ATM-systemet har stått för en betydande del av de ATFM-förseningar som orsakades av NAV Portugal under den andra referensperioden under de omständigheter som rådde före covid-19-pandemin. Det nya ATM-systemet kommer att minska flygledarnas arbetsbörda per luftfartyg och möjliggöra nya funktioner och därmed leda till operativa vinster.
- (40) Dessutom planerar Portugal att under den tredje referensperioden avsevärt öka antalet flygledare (heltidsekvivalenter) i verksamheten. Denna utveckling är nödvändig för att möjliggöra öppnandet av ett större antal sektorer i Portugals luftrum underväg före utgången av den tredje referensperioden, vilket kommer att öka den kapacitet som tillhandahålls.

- (41) På grundval av den detaljerade analysen från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att de relevanta åtgärder som Portugal beskriver i utkastet till prestationsplan verkligen är nödvändiga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning går det dessutom att dra slutsatsen att de extra kostnaderna för dessa åtgärder är större än avvikelserna från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 33 och 34.
- (42) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 38–41 finner kommissionen därför att Portugal uppfyller det kriterium som anges i punkt 1.4 d i.
- (43) Av det ovan anförda följer att det inte är nödvändigt att närmare undersöka huruvida Portugal uppfyller kriteriet i punkt 1.4 d ii.
- (44) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 33–43 bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Portugals utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

- (45) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål under väg med en granskning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig inte väcka något tvivel avseende Portugal.

Granskning av de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 som komplement till kommissionens bedömning av utkastet till kapacitetsmål

- (46) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen i samband med bedömningen av utkast till kapacitetsmål kompletterat sin bedömning med en granskning av de utkast till incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om utkastet till incitamentssystem uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Utkastet till incitamentssystem i Portugals utkast till prestationsplan visade sig väcka tvivel.
- (47) Kommissionen konstaterar att både det incitamentssystem för undervägskapacitet och det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås i Portugals utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,5 % av de fastställda kostnaderna.
- (48) När det gäller dessa incitamentssystem tvivlar kommissionen på grundval av den expertrådgivning som har lämnats av organet för prestationsgranskning starkt på att den föreslagna maximala ekonomiska nackdelen, som uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna, skulle ge någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (49) Portugal bör därför, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, revidera sina incitamentssystem för att uppnå målen för undervägs- och terminalkapacitet, så att de maximala ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket uttryckligen krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som enligt kommissionens åsikt bör leda till en maximal ekonomisk nackdel som är minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

SLUTSATSER

- (50) På grundval av den bedömning som anges i skälen 9–49 har kommissionen konstaterat att prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som Portugal lämnat in överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

- (51) Kommissionen noterar att vissa medlemsstater har meddelat sin avsikt att inkludera kostnadsposter för detektering av drönare vid flygplatser i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden. Det har inte varit möjligt att på grundval av uppgifterna i utkastet till prestationsplaner exakt fastställa i vilken utsträckning medlemsstaterna har inkluderat sådana fastställda kostnader i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden och, om sådana kostnader har inkluderats, i vilken utsträckning de uppkommer i samband med tillhandahållandet av flygtrafik-tjänster och därmed kan anses omfattas av prestations- och avgiftssystemet. Kommissionens avdelningar har skickat en särskild begäran om information till alla medlemsstater för att samla in relevant information och kommer att ytterligare undersöka de rapporterade kostnaderna för detektering av drönare vid flygplatser i samband med kontroll av överensstämmelse med enhetsavgifter. Detta beslut påverkar inte kommissionens påpekanden och slutsatser när det gäller kostnader för detektering av drönare.
- (52) Som svar på Rysslands militära aggression mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen antagit restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, från att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa åtgärder leder till minskad flygtrafik i luftrummet över unionens territorium. Effekterna på unionsnivå torde dock inte vara jämförbara med den minskning av flygtrafiken som följde av covid-19-pandemins utbrott i mars 2020. Det är därför lämpligt att behålla de befintliga åtgärderna och processerna för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet under den tredje referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Portugal i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta genomförandebeslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Portugals utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET**Säkerhetsledningens effektivitet**

Portugal	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	C	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ**Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan**

	2021	2022	2023	2024
Utkast till Portugals miljömål underväg , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Referensvärden för Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET**Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning**

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Portugal , i minuter ATFM-försening per flygning	0,09	0,13	0,13	0,13
Referensvärden för Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Portugals (fastlandet) avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR