Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1039

23.5.2025

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2025/1039 VAN DE COMMISSIE

van 16 mei 2025

inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Zwitserland ingediende ontwerpprestatieplan met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 2923)

(Slechts de tekst in de Duitse, de Franse en de Italiaanse taal is authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat ([1]),

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) ([2]), en met name artikel 11, lid 3, punt c), tweede alinea,

Gezien Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([3]), en met name artikel 58, lid 3,

Na raadpleging van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

Overwegende hetgeen volgt:

1. ACHTERGROND

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moeten de lidstaten, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), plannen opstellen met bindende prestatiedoelstellingen voor elke referentieperiode van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die plannen moeten lokale prestatiedoelstellingen bevatten die verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de betrokken referentieperiode.

(2) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode (RP4, 2025-2029) zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie ([4]).

(3) Alle lidstaten en Zwitserland hebben ontwerpprestatieplannen voor RP4 vastgesteld, die uiterlijk 1 oktober 2024 ter beoordeling bij de Commissie zijn ingediend. Zwitserland heeft bij de Commissie een ontwerpprestatieplan ingediend dat samen met België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland ("de EU-lidstaten die deel uitmaken van FABEC") is vastgesteld op het niveau van het functionele luchtruimblok Europe Central ("FABEC"). Na controle van de volledigheid van het ontwerpprestatieplan voor FABEC heeft de Commissie FABEC verzocht om uiterlijk 15 november 2024 een geactualiseerd ontwerpprestatieplan in te dienen.

(4) De in dit besluit opgenomen beoordeling van de Commissie is gebaseerd op het geactualiseerde ontwerpprestatieplan van FABEC ("het FABEC-ontwerpprestatieplan") dat is ingediend door Zwitserland en de lidstaten die deel uitmaken van FABEC.

([1]) PB L 114 van 30.4.2002, blz. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) PB L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie van 12 juni 2024 tot vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de vierde referentieperiode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 (PB L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Het prestatiebeoordelingsorgaan (PBO), dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, heeft een verslag met zijn advies over het FABEC-ontwerpprestatieplan bij de Commissie ingediend.

(6) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie ([5]) heeft de Commissie de verenigbaarheid van de in het FABEC-ontwerpprestatieplan opgenomen lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden.

(7) De Commissie heeft haar beoordeling aangevuld met de evaluatie van het FABEC-ontwerpprestatieplan met betrekking tot de in punt 2 van bijlage IV bij die uitvoeringsverordening uiteengezette elementen. Met betrekking tot punt 2.1, d), vii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat zij in het kader van die evaluatie geen gedetailleerde analyse heeft uitgevoerd van de methoden die Zwitserland heeft gebruikt voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten in RP4. Daarom heeft de Commissie in dit stadium geen conclusies getrokken over de verenigbaarheid van die kostentoewijzingsmethode met artikel 15, lid 2, punten e) en f), van Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) en artikel 22, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(8) Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de in punt 2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette prestatiedoelstellingen en elementen die rechtstreeks van toepassing zijn op de verlener van luchtvaartnavigatiediensten die is aangewezen om diensten te verlenen in het luchtruim van Zwitserland.

2. **BEVINDINGEN VAN DE EVALUATIE**

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor de en-routeheffingszone Zwitserland

(9) De samenhang van de in het FABEC-ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie, voor wat betreft de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, is beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in 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 (DUC) in de loop van RP4, de langetermijntendens van de DUC in de loop van RP3 (2020-2024) en RP4 (2025-2029) en de basiswaarde voor de DUC op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

(10) De voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor de en-routeheffingszone van Zwitserland voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Zwitserland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Zwitserland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 0,7 % in de loop van RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van – 1,2 % in diezelfde periode.

(12) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Zwitserland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 1,8 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van – 1,0 % in diezelfde periode.

(13) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten in Zwitserland, namelijk 124,13 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2022 ("EUR2022"), 41,8 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (87,51 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt e), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(14) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen (11), (12) en (13) bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, zoals bedoeld in de overwegingen (11) en (12), uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt (18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(15) Met betrekking tot het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Zwitserland in het FABEC-ontwerpprestatieplan verwijst naar aanvullende bepaalde kosten die tijdens RP4 zijn gemaakt door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten Skyguide met betrekking tot maatregelen die nodig zijn om de lokale capaciteitsdoelstellingen te bereiken ("capaciteitsmaatregelen"). De voorgestelde capaciteitsmaatregelen hebben hoofdzakelijk betrekking op:

a) de indienstname en opleiding door Skyguide van nieuwe luchtverkeersleiders (ATCO's), voornamelijk ter vervanging van de ATCO's die naar verwachting tijdens RP4 met pensioen zullen gaan en om rekening te houden met de voorspelde groei van het verkeer. Dit zal naar verwachting in de loop van RP4 resulteren in een totale toename met ongeveer 10 % van het aantal operationele ATCO's in de luchtverkeersleidingscentra (ACC) van Genève en Zürich;

b) investeringen in infrastructuur en systemen ter ondersteuning van de operationele veerkracht, met inbegrip van aanvullende nood- en terugvaloplossingen;

c) technische verbeteringen van het luchtverkeersbeheersysteem die een grotere capaciteit en efficiëntie mogelijk maken. Deze verbeteringen zullen de locatieonafhankelijke activiteiten in de ACC's van Genève en Zürich ondersteunen, wat betekent dat het volledige Zwitserse luchtruim vanuit elk van deze twee luchtverkeersleidingscentra kan worden gecontroleerd;

d) invoering van instrumenten voor de optimalisering van het beheer van luchtverkeersstromen.

(16) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door Zwitserland gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging (15) bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen aanzienlijk lager dan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend. Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop Zwitserland zich beroept, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd dat de door Zwitserland gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht voor de verwezenlijking van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4. Daarom merkt de Commissie op dat de waargenomen afwijkingen van de in de overwegingen (11) en (12) bedoelde Uniewijde kostenefficiëntietendensen niet uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorgestelde capaciteitsmaatregelen.

(17) Zwitserland voldoet derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(18) Voorts merkt de Commissie op dat Zwitserland in het FABEC-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 overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(19) Op basis van de bevindingen in de overwegingen (10) tot en met (18) moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Zwitserland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de milieudoelstellingen

(20) Overeenkomstig punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het FABEC-ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de maatregelen om de in dat plan opgenomen milieudoelstellingen te bereiken.

(21) Op basis van de in overweging (20) bedoelde evaluatie betwijfelt de Commissie ten zeerste of de maatregelen die Zwitserland en de EU-lidstaten die uitmaken van FABEC hebben voorgesteld om de milieuprestatiedoelstellingen van FABEC te halen, volstaan om die doelstellingen daadwerkelijk te bereiken. Gezien de bevindingen van het PBO merkt de Commissie met name op dat de door Frankrijk voorgestelde maatregelen met betrekking tot de verlener van luchtvaartnavigatiediensten DSNA ontoereikend zijn om de gerichte verbeteringen van de vluchtefficiëntie in RP4 mogelijk te maken.

(22) Daarom is de Commissie van mening dat FABEC aanvullende maatregelen moet nemen om zijn milieudoelstellingen voor RP4 te halen, bijvoorbeeld door de doeltreffende invoering van vrije luchtcorridors en grensoverschrijdende vrije luchtcorridors met meer naburige lidstaten.

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de capaciteitsdoelstellingen

(23) Overeenkomstig punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het FABEC-ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de maatregelen om de in dat plan opgenomen en-routecapaciteitsdoelstellingen te bereiken.

(24) Op basis van de in overweging (23) bedoelde evaluatie betwijfelt de Commissie ten zeerste of de maatregelen die Zwitserland en de EU-lidstaten die uitmaken van FABEC hebben voorgesteld om de en-routecapaciteitsdoelstellingen van FABEC te halen, volstaan om die doelstellingen daadwerkelijk te bereiken. Gezien de bevindingen van het PBO merkt de Commissie met name op dat de door Duitsland voorgestelde maatregelen met betrekking tot de verlener van luchtvaartnavigatiediensten DFS ontoereikend zijn om effectief tegemoet te komen aan de in RP4 verwachte verkeersvraag.

(25) Daarom is de Commissie van mening dat Zwitserland en de EU-lidstaten die deel uitmaken van FABEC aanvullende maatregelen moeten nemen om hun capaciteitsdoelstellingen voor RP4 te halen, bijvoorbeeld met betrekking tot de indienstname en opleiding van extra ATCO's, een efficiënter gebruik van middelen en samenwerkingsregelingen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Evaluatie van de capaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(26) Overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het FABEC-ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de capaciteitsprestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die door Zwitserland zijn vastgesteld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens. De Commissie heeft vastgesteld dat deze doelstellingen aanleiding geven tot bezorgdheid.

(27) Ten eerste merkt de Commissie op dat de voorgestelde terminalcapaciteitsdoelstellingen van Zwitserland voor RP4 leiden tot een verslechtering van de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per jaar ten opzichte van RP3. De voorgestelde RP4-doelstellingen zijn namelijk vastgesteld op 1,60 minuten per vlucht, terwijl de werkelijke prestaties in RP3 varieerden van 0,37 tot 1,50 minuten per vlucht.

(28) Ten tweede is bij het uitsplitsen van de terminalcapaciteitsdoelstellingen op luchthavenniveau vastgesteld dat die terminalcapaciteitsdoelstellingen leiden tot een niveau van ATFM-vertraging per vlucht voor de luchthavens van Zürich en Genève dat aanzienlijk slechter is dan het prestatieniveau van door het PBO geïdentificeerde soortgelijke luchthavens.

(29) Daarom is de Commissie van oordeel dat Zwitserland de terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in de overwegingen (27) en (28), of die doelstellingen naar beneden moeten bijstellen.

Evaluatie van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(30) Overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het FABEC-ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de door Zwitserland vastgestelde prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die zijn vastgesteld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens.

(31) De Commissie merkt op dat de kostenefficiëntiedoelstellingen voor de terminalheffingszone van Zwitserland leiden tot een verslechterende tendens van de bepaalde eenheidskosten van + 1,0 % in de loop van RP4. Bovendien werd vastgesteld dat de gemiddelde bepaalde eenheidskosten in RP4 voor de terminalluchtvaartnavigatiediensten op de luchthavens van Genève en Zürich naar schatting aanzienlijk hoger zijn dan de mediane bepaalde eenheidskosten van de door het PBO geïdentificeerde soortgelijke luchthavens.

(32) Daarom is de Commissie van oordeel dat Zwitserland zijn terminalkostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in overweging (31), of die doelstellingen naar beneden moeten bijstellen.

Evaluatie van de stimuleringsregelingen voor en-route- en terminalcapaciteit

(33) Overeenkomstig punt 2.1, f), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie een evaluatie uitgevoerd van de stimuleringsregelingen in het FABEC-ontwerpprestatieplan die tot doel hebben de verwezenlijking van de capaciteitsdoelstellingen ("capaciteitsstimuleringsregelingen") te ondersteunen. Zij stelde vast dat de capaciteitsstimuleringsregelingen voor RP4 die door Zwitserland zijn vastgesteld voor en-route- en terminaldiensten, aanleiding geven tot bezorgdheid.

(34) De Commissie merkt op dat de stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit van FABEC en de stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit van Zwitserland, zoals vastgesteld in het FABEC-ontwerpprestatieplan, een maximaal financieel nadeel van slechts 0,50 % van de bepaalde kosten omvatten. Rekening houdend met het deskundig advies van het PBO is de Commissie van oordeel dat het maximale financiële nadeel voor die stimuleringsregelingen niet in overeenstemming is met artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, waarin bepaald is dat dergelijke stimuleringsregelingen "tastbare gevolgen [moeten] hebben voor de inkomsten".

(35) Derhalve moet Zwitserland, met betrekking tot het FABEC-ontwerpprestatieplan, de in overweging (34) bedoelde capaciteitsstimuleringsregelingen zodanig herzien dat het maximale financiële nadeel dat uit die stimuleringsregelingen voortvloeit, wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de inkomsten, zoals vereist op grond van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Volgens de Commissie zou deze herziening moeten leiden tot een maximaal financieel nadeel van 1 % of meer van de jaarlijkse bepaalde kosten.

3. **CONCLUSIES**

(36) In het licht van het voorgaande kunnen bepaalde prestatiedoelstellingen in het FABEC-ontwerpprestatieplan voor Zwitserland niet als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 worden beschouwd.

(37) Overeenkomstig artikel 14, lid 3, tweede alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten Zwitserland en de FABEC-lidstaten hun herziene ontwerpprestatieplan uiterlijk drie maanden na de datum van vaststelling van dit besluit bij de Commissie indienen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Commissie.

(38) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer heeft de Commissie Zwitserland geraadpleegd over de aanbevelingen in dit besluit,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De in de bijlage bij dit besluit vermelde prestatiedoelstellingen voor Zwitserland die zijn opgenomen in het ontwerpprestatieplan van het functionele luchtruimblok Europe Central, zijn onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode die zijn uiteengezet in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie.

Artikel 2

Zwitserland moet de voor zijn en-routeheffingszone vastgestelde kostenefficiëntiedoelstellingen, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (DUC), naar beneden bijstellen.

Bij het bijstellen van zijn kostenefficiëntiedoelstellingen moet Zwitserland:

a) ervoor zorgen dat de herziene kostenefficiëntiedoelstellingen samenhangend zijn met zowel de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten als de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, zoals bedoeld in respectievelijk punt 1.4, a) en b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317;

b) het niveau van de bepaalde kosten dienovereenkomstig verlagen, ten minste met betrekking tot het kalenderjaar 2029;

c) gebruikmaken van de meest recente verkeersramingen, uitgedrukt in diensteenheden, overeenkomstig artikel 10, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

Indien Zwitserland zich in het overeenkomstig artikel 14, lid 3, tweede alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 in te dienen herziene ontwerpprestatieplan beroept op een afwijking op grond van punt 1.4, d), van bijlage IV bij die uitvoeringsverordening, zorgt het ervoor dat die afwijking wordt onderbouwd met adequate informatie en motiveringen. Zwitserland moet met name aantonen dat de maatregelen die worden aangevoerd om een afwijking van de Uniewijde kostenefficiëntiedoelstellingen te rechtvaardigen, uitsluitend betrekking hebben op aanvullende operationele middelen of technische capaciteiten die nodig zijn om de capaciteitsdoelstellingen te halen.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Zwitserse Bondsstaat.

Gedaan te Brussel, 16 mei 2025.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen die onverenigbaar zijn bevonden met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Zwitserland	**Basis-waarde 2019**	**Basis-waarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR