BESLUT

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2022/728

av den 13 april 2022

om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden samt rekommendationer för översyn av dessa mål

[delgivet med nr C(2022) 2283]

(Endast de engelska, franska, grekiska, lettiska, maltesiska, nederländska, rumänska, svenska och tyska texterna är giltiga)

(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 andra stycket,

efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

Bakgrund

(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 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ([2]) 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 utkasten till prestationsplaner överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, på grundval 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 flygtrafikvolymer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.

([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) 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.

(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 kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 ([5]) om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet.

(5) 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 de uppdaterade utkast till prestationsplaner som medlemsstaterna lämnat in.

(6) 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 utkasten till prestationsplaner för den tredje referensperioden.

Kriterier för bedömningen

(7) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för nationella mål eller mål för de funktionella luftrumsblocken 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 utkasten till prestationsplaner med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

(8) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som medlemsstaterna har lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens ändamålsenlighet för nationella leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. 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. Kommissionen har konstaterat att de lokala prestationsmål för säkerhet som föreslagits av alla medlemsstater överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål, och därför görs inga påpekanden om dessa i detta beslut.

(9) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som medlemsstaterna 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 utkastet till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

([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]) 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).

(10) 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 hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde en retroaktiv justering. I linje med detta var det inte lämpligt för medlemsstaterna att i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021 revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö. Mot bakgrund av dessa omständigheter bedömdes överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024. På grundval av detta har kommissionen konstaterat att de lokala prestationsmål för miljö som föreslagits av alla medlemsstater överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål, och därför görs inga påpekanden om dessa i detta beslut.

(11) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som medlemsstaterna 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 utkastet till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa planen för nätverket. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen underväg, i synnerhet granskningen av planerade större investeringar och av incitamentssystemen (ett eller flera) med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(12) 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 tidsperioden för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde en retroaktiv justering. I linje med detta var det inte lämpligt för medlemsstaterna att i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021 revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet. Mot bakgrund av dessa omständigheter bedömdes överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet och motsvarande unionstäckande prestationsmål för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

(13) När det gäller bedömningen av utkast till kapacitetsmål har kommissionen i fråga om flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen dessutom kompletterat sin bedömning med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. I de fall dessa utkast till mål väcker tvivel påpekas det i detta beslut.

(14) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som medlemsstaterna har 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 referensperioderna (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.

(15) I de fall kostnadseffektivitetsmål underväg har konstaterats inte överensstämma med kriterierna punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, har kommissionen ytterligare granskat huruvida en avvikelse, mot bakgrund av de motiveringar och bevis som anges i de berörda prestationsplanerna, får anses vara nödvändig och proportionerlig på grundval av punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, under förutsättning att avvikelsen från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader för åtgärder som är nödvändiga för att uppnå målen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller för omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(16) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, dvs. de viktigaste faktorerna och parametrarna som fastställs i punkt 2.1 d i den bilagan.

(17) När det gäller bedömningen av utkast till kostnadseffektivitetsmål har kommissionen i fråga om flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 dessutom i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen kompletterat sin granskning med en bedömning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. I de fall dessa utkast till mål väcker tvivel påpekas det i detta beslut.

(18) I enlighet med punkt 2 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen i samband med bedömningen av utkast till kapacitetsmål kompletterat sin granskning med en bedömning av de utkast till incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om utkasten till incitamentssystem uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I de fall dessa utkast till incitamentssystem väcker tvivel påpekas det i detta beslut.

Särskilda överväganden avseende trafikens utveckling

(19) I Statfors bastrafikprognos från oktober 2021 förutspås 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 att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.

(20) Den prognostiserade trafikökningen för den tredje referensperioden i flera medlemsstater förväntas därför bli betydligt lägre än den genomsnittliga trafikökningen på unionsnivå, och trafikvolymerna för samma period förväntas ligga kvar under nivåerna före pandemin i flera av dessa medlemsstater. Kommissionen medger att det därmed blir svårare för de berörda medlemsstaterna att uppnå de unionstäckande kostnadseffektivitetsmålen, och har tagit hänsyn till detta vid granskningen av de lokala omständigheter som är relevanta för bedömningen av respektive utkast till prestationsplan.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE FABEC

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet – Belgien och Luxemburg

(21) Belgien och Luxemburg har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +5,7 % per år under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(23) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +4,0 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(24) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 83,28 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (*EUR2017*), är 13,2 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 73,56 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att skillnaden blir ännu större under den tredje referensperioden, eftersom den fastställda undervägsenhetskostnaden för Belgien och Luxemburg 2024 är 49,9 % högre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(25) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(26) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i utkastet till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 41 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande uppskattade avvikelse från den unionstäckande långsiktiga trenden är ungefär 92,6 miljoner euro i EUR2017.

(27) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Belgien och Luxemburg i utkastet till prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den tredje referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg, skeyes och MUAC, med avseende på kapacitetshöjande åtgärder.

(28) Å ena sidan betonas det i utkastet till prestationsplan att komplexiteten i det belgisk-luxemburgska luftrummet utgör en faktor som ökar den relativa arbetsbördan för flygledare och därmed inverkar negativt på flygledarnas produktivitet och på kostnadsbasen för undervägstjänster. Belgien och Luxemburg förklarar att detta är en av de viktigaste faktorerna bakom avvikelsen från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader.

(29) Å andra sidan har Belgien och Luxemburg gjort gällande att båda leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg, dvs. skeyes och MUAC, står inför särskilda utmaningar när det gäller att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan på flygtrafik under den tredje referensperioden och därefter.

(30) När det gäller skeyes anges i utkastet till prestationsplan att ett stort antal flygledare förväntas gå i pension under den tredje och fjärde referensperioden, på grund av flygledarpersonalens aktuella åldersstruktur.

(31) Det rapporteras att den tillämpliga belgiska lagstiftningen föreskriver att flygledare ska upphöra med sin tjänstgöring fem år innan de pensioneras. Under dessa fem år har de rätt till förtidspension (det s.k. DISPO-systemet) och får då ett bidrag som motsvarar mellan 75 % och 85 % av slutlönen. Enligt informationen i utkastet till prestationsplan placeras flygledare för närvarande i DISPO-systemet vid 56 års ålder, och denna åldersgräns ska höjas till 57 år. Med början 2025 når 30 % av de operativa flygledarna hos skeyes åldern för förtidspension under den tredje referensperioden, medan ytterligare 20 % av de operativa flygledarna förväntas gå i förtidspension under den fjärde referensperioden.

(32) För att balansera de planerade pensionsavgångarna och tillhandahålla kapacitet som står i proportion till den förväntade trafikefterfrågan planerar skeyes att rekrytera och utbilda nya flygledare. Enligt utkastet till prestationsplan kommer skeyes i detta avseende att ådra sig ytterligare kostnader som avsätts till kostnadsbasen för undervägstjänster under hela referensperioden, inklusive kostnaderna för förtidspension inom DISPO-systemet.

(33) Dessutom påpekas i utkastet till prestationsplan att skeyes har för avsikt att ersätta sitt system för flygledningstjänst (ATM) med ett gemensamt, integrerat och harmoniserat system för luftrumsplanering tillsammans med MUAC och den belgiska försvarsmakten, vilket anses vara avgörande för att stödja integreringen av civila och militära ATM-tjänster och för att öka kapaciteten och den operativa effektiviteten.

(34) När det gäller MUAC hänvisar Belgien och Luxemburg till det kollektivavtal som ingicks 2019 och som i huvudsak syftar till att öka tillgången till flygledare och därmed minska den bristande tillgången till personal i förhållande till trafikefterfrågan. De flexibilitetsbestämmelser som införts genom avtalet medför en ökning av löneskalorna med nästan 11 %, vilket påverkar kostnadsbasen under hela referensperioden.

(35) MUAC rapporteras också ådra sig extra kostnader under den tredje referensperioden i samband med specifika förbättringar av processen för operativ efteranalys och av tillhörande verktyg som syftar till att ytterligare optimera planeringen av den dagliga verksamheten.

(36) Kommissionen har konstaterat att de avvikelser som avses i skäl 26 inte uteslutande kan hänföras till de ytterligare kostnader som är förknippade med de kapacitetsrelaterade åtgärderna, inbegripet kostnaderna för att rekrytera och utbilda nya flygledare och kostnaderna för kapacitetsrelaterade större investeringar. Därför har kommissionen dragit slutsatsen att de rapporterade kostnadsavvikelserna från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader i fråga om Belgien och Luxemburg är alltför betydande för att uteslutande kunna hänföras till de rapporterade åtgärderna för att uppnå lokala kapacitetsmål.

(37) Belgien och Luxemburg uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(38) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Belgien och Luxemburg inte har angett några omstruktureringsåtgärder i sitt utkast till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Belgien och Luxemburg uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(39) När det gäller granskningen av de uppgifter som fastställs i punkt 2.1 d vii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att en reviderad metod för kostnadsfördelning har inrättats för att fördela de fastställda kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster för den tredje referensperioden i fråga om Belgien. De föreslagna förändringarna gäller fördelningen av de kostnader för inflygningskontrolltjänster som skeyes ådragit sig och de kostnader som rör de nationella tillsynsmyndigheterna. Kommissionen noterar att de föreslagna förändringarna leder till att kostnaden för inflygningskontrolltjänster i sin helhet avsätts till avgiftszonen för undervägsavgifter.

(40) Kommissionen tvivlar på att förändringen i den metod för kostnadsfördelning som avses i skäl 93 är förenlig med de krav som fastställs i artikel 15.2 e i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen kommer att undersöka de berörda uppgifterna ytterligare vid bedömningen av det reviderade utkastet till prestationsplan från FABEC för den berörda leverantören av flygtrafiktjänster.

(41) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 21–40 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till FABEC:s prestationsplan när det gäller Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster – Belgien

(42) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Belgiens utkast till prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(43) När kommissionen jämför trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg för den tredje referensperioden konstaterar den för det första att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för Belgiens terminalavgiftszon på +6,3 % är högre än Belgiens trend för den fastställda enhetskostnaden underväg på avgiftszonsnivå, som är +5,7 % under den tredje referensperioden.

(44) För det andra konstaterar kommissionen att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Belgiens terminalavgiftszon på +6,3 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på +0,5 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(45) Vid en jämförelse av utkastet till nationella mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med liknande flygplatsers prestationer för den tredje referensperioden konstaterar kommissionen för det tredje att den fastställda enhetskostnaden för Brussels Airport beräknas bli betydligt högre än medianvärdet för den fastställda enhetskostnaden hos den relevanta jämförbara gruppen.

(46) Därför anser kommissionen att Belgien, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för den tredje referensperioden.

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

(47) När det gäller granskningen av de uppgifter som fastställs i punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att det utkast till incitamentssystem för undervägskapacitet som föreslås i FABEC:s utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk fördel som är lika med den maximala ekonomiska nackdelen, som båda uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna.

(48) På grundval av den expertrådgivning som har lämnats av organet för prestationsgranskning tvivlar kommissionen starkt på att den föreslagna maximal ekonomiska nackdelen, som uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna, skulle få någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(49) När det gäller de incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås för terminalavgiftszonerna i Belgien, Frankrike och Nederländerna tvivlar kommissionen på att den föreslagna maximala ekonomiska nackdelen, som för samtliga dessa incitamentssystem uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna, skulle få någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(50) När det gäller det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås för Luxemburgs terminalavgiftszon tvivlar kommissionen på att den föreslagna maximala ekonomiska nackdelen, som uppgår till 0,25 % av de fastställda kostnaderna, skulle få någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(51) När det gäller det utkast till prestationsplan som FABEC har lämnat in bör Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna därför revidera sina utkast till incitamentssystem för att uppnå målen för undervägskapacitet, 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.

(52) När det gäller det utkast till prestationsplan som FABEC har lämnat in bör Belgien, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna dessutom revidera sina utkast till incitamentssystem för att uppnå målen för 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.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE GREKLAND

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

(53) Greklands utkast till kapacitetsmål, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning samt motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden som har fastställts i den operativa planen för nätverket från september 2021 lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Grekland, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Referensvärden för Grekland, i minuter ATFM-försening per flygning	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) Kommissionen konstaterar att värdena i det utkast till kapacitetsmål som föreslås av Grekland för kalenderåren 2021–2024 är högre än motsvarande nationella referensvärden som har fastställts i den operativa planen för nätverket från september 2021. Den största avvikelsen i utkastet till kapacitetsmål jämfört med motsvarande nationella referensvärden konstateras för kalenderåret 2021.

(55) Kommissionen noterar att de kapacitetshöjande åtgärder som beskrivs i utkastet till prestationsplan endast omfattar en del av de åtgärder som hade angetts i den operativa planen för nätverket från september 2021. Dessa åtgärder omfattar stora investeringar i uppgradering av infrastruktur för flygledningstjänst (ATM), rekrytering av totalt 70 flygledare (heltidsekvivalenter) till områdeskontrollcentraler under kalenderåret 2022 samt åtgärder för omstrukturering av luftrummet.

(56) Kommissionen konstaterar dock att flera relevanta kapacitetshöjande åtgärder som ingår i den operativa planen för nätverket från september 2021 inte ingår i det utkast till prestationsplan som Grekland lämnat in, vilket kan leda till en kapacitetsbrist under kalenderåren 2023 och 2024. På grundval av den information som Grekland lämnat in är det inte heller klart hur den betydande ökningen av antalet flygledare och den efterföljande utbildningen på arbetsplatsen från kalenderåret 2022 och framåt kommer att hanteras samtidigt som man tillgodoser ökad efterfrågan på kapacitet.

(57) Med beaktande av att Greklands utkast till kapacitetsmål är högre än motsvarande nationella referensvärden under 2021–2024 förefaller det, när det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning 2019/317, som om de föreslagna åtgärderna kommer att vara otillräckliga för att möta den förväntade trafikefterfrågan, särskilt mot bakgrund av den förväntade trafikökningen mot slutet av den tredje referensperioden till följd av flygtrafikens återhämtning efter covid-19-pandemin.

(58) Grekland anger i sitt utkast till prestationsplan att målen för kalenderåren 2021–2024 inte kunde fastställas i linje med referensvärdena i den operativa planen för nätverket från september 2021 på grund av den större återhämtning av flygtrafiken som ingick i Statfors optimistiska trafikprognos från oktober 2021. Grekland uppger vidare att de föreslagna målen återspeglar dessa förändrade trafikantaganden och därför avviker från referensvärdena.

(59) Med tanke på de bedömningskriterier som anges i bilaga IV punkt 1.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 anser kommissionen dock att den information och bevisning som Grekland har lämnat i sitt utkast till prestationsplan, bland annat med avseende på relevanta lokala förhållanden, inte motiverar de föreslagna betydande avvikelserna mellan målen för undervägskapacitet och motsvarande referensvärden.

(60) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 53–59 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Greklands prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

(61) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Greklands utkast till prestationsmål för kapacitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(62) Kommissionen har särskilt konstaterat att när man på flygplatsnivå jämför utkastet till nationella mål för genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst med liknande flygplatsers prestationer, förväntas större ATFM-förseningar på Atens flygplats än vad som förutses för liknande flygplatser.

(63) Därför anser kommissionen att Grekland, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kapacitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till kapacitetsmål för terminaltjänster.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(64) Grekland har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg:

Greklands avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +9,1 % under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(66) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,5 % under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(67) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 23,20 euro i EUR2017 är 18,9 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 28,59 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar dock att den fastställda undervägsenhetskostnaden för Grekland enligt planen kommer att överstiga genomsnittet för den jämförbara gruppen under den tredje referensperioden, med en noterad skillnad på +8,7 % för kalenderåret 2024.

(68) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(69) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att den skillnad som uppskattats av organet för prestationsgranskning mellan de fastställda undervägskostnader för den tredje referensperioden som anges i Greklands utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden är ungefär 54 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden uppgår till 31 miljoner euro i EUR2017.

(70) Grekland anger i utkastet till prestationsplan att man planerar en betydande ökning av antalet flygledare i verksamheten vid Atens områdeskontrollcentral under den tredje referensperioden, vilket kommer att leda till totalt 71 ytterligare heltidsekvivalenter 2024, jämfört med 2019. Dessutom planeras flera större investeringar i system för flygledningstjänst (ATM) och övervakningssystem i slutet av referensperioden, med betydande kostnadseffekter från och med 2022. Grekland anger i utkastet till prestationsplan att den åtföljande avskrivningskostnaden har nettats med belopp som överdebiterades i den andra referensperioden på grund av försenade investeringar i anläggningstillgångar.

(71) Kommissionen noterar att de råd som mottagits från organet för prestationsgranskning pekar på tvetydigheter och inkonsekvenser när det gäller den övergripande uppsättning åtgärder som Grekland har lämnat in när det gäller genomförandet av dess lokala kapacitetsmål, vilket medfört att organet för prestationsgranskning ifrågasatt om dessa åtgärder verkligen kommer att genomföras och därmed ge den förväntade effekten. Det bör också noteras att Grekland i sitt utkast till prestationsplan varken har preciserat eller kvantifierat de tillkommande kostnaderna för utbildning och rekrytering av nya flygledare. I avsaknad av styrkande information om dessa kostnader bedömer kommissionen att båda de avvikelser som avses i skäl 69 är alltför betydande för att motivera att de uteslutande kan tillskrivas åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen.

(72) Det bör dessutom noteras att de utkast till kapacitetsmål som har fastställts av Grekland har konstaterats inte överensstämma med motsvarande unionstäckande mål, av de orsaker som anges i skälen 53–59 i detta beslut. I avsaknad av kapacitetsmål som bedöms överensstämma anser kommissionen att det i detta skede inte går att slutföra bedömningen av det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 med avseende på Grekland, eftersom de planerade åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen kanske måste ändras i samband med den nödvändiga översynen av kapacitetsmålen.

(73) Grekland uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(74) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Grekland inte har angett några omstruktureringsåtgärder i sitt utkast till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Grekland uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(75) Granskningen av de viktigaste faktorerna och parametrarna som avses i punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 och som ligger till grund för utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har dessutom lett till nedanstående påpekanden när det gäller Greklands föreslagna kostnadsbas för den tredje referensperioden.

(76) Kommissionen noterar att fastställda kostnader för sök- och räddningsinsatser i och med den tredje referensperioden för första gången har lagts till i Greklands kostnadsbas för undervägstjänster. Dessa kostnader leder till en betydande ökning av de fastställda undervägskostnaderna och uppgår till cirka 9 % av kostnadsbasen för undervägstjänster för 2020 och cirka 5 % av den totala kostnadsbasen för undervägstjänster för 2024. Grekland bör i sitt reviderade utkast till prestationsplan lämna ytterligare motiveringar om huruvida de relaterade fastställda kostnaderna omfattas av systemet med prestationsplaner och är proportionella och om deras fördelning mellan undervägstjänster och terminaltjänster, samt mellan flygtrafiktjänster och andra relevanta sektorer.

(77) Kommissionen noterar dessutom att en ny nationell tillsynsmyndighet, organisatoriskt åtskild från leverantören av flygtrafiktjänster, inrättats, vilket leder till ökade tillsynskostnader. Med hänsyn till storleken på de relaterade merkostnaderna bör Grekland i sitt reviderade utkast till prestationsplan ytterligare förklara de underliggande kostnadsdrivande faktorerna och antagandena.

(78) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 64–77 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Greklands prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(79) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Greklands utkast till prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(80) Kommissionen konstaterar att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Greklands terminalavgiftszon på +6,8 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på – 3,9 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(81) Därför anser kommissionen att Grekland, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för den tredje referensperioden.

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

(82) När det gäller granskningen av de uppgifter som fastställs i punkt 2.1 f i bilaga IV i genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att de incitamentssystem för undervägs- och terminalkapacitet som föreslås i Greklands utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna underväg och 0,60 % av de fastställda terminalkostnaderna, och en maximal ekonomisk fördel på 0,10 % av de fastställda kostnaderna underväg och 0,30 % av de fastställda terminalkostnaderna.

(83) 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 0,50 % av de fastställda kostnaderna underväg och 0,60 % av de fastställda terminalkostnaderna, skulle ge någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(84) Grekland bör därför revidera sitt utkast till incitamentssystem för att uppnå målen för undervägskapacitet 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.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE CYPERN

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

(85) Cyperns utkast till kapacitetsmål, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning samt motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden som har fastställts i den operativa planen för nätverket från september 2021 lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Cypern, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Referensvärden för Cypern, i minuter ATFM-försening per flygning	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) Kommissionen konstaterar att värdena i det utkast till kapacitetsmål som föreslås av Cypern för kalenderåren 2021–2024 är högre än motsvarande nationella referensvärden som har fastställts i den operativa planen för nätverket från september 2021. Den största avvikelsen i utkastet till kapacitetsmål jämfört med motsvarande nationella referensvärden konstateras för 2024, följt av målen för 2023 och 2022.

(87) Kommissionen noterar att de kapacitetshöjande åtgärder som beskrivs i utkastet till prestationsplan omfattar några av de åtgärder som har angetts i den operativa planen för nätverket från september 2021. Dessa åtgärder omfattar en ökad personalstyrka hos leverantörer av flygtrafikledningstjänst, stora investeringar i uppgradering av infrastruktur för flygledningstjänst (ATM) samt åtgärder för omstrukturering av luftrummet. När det gäller personal ska enligt planerna dessutom antalet tjänstgörande flygledare i områdeskontrollcentralen i Nicosia utökas med 22 heltidsekvivalenter under den tredje referensperioden.

(88) Kommissionen konstaterar dock att flera relevanta kapacitetshöjande åtgärder som ingår i den operativa planen för nätverket från september 2021 inte ingår i det utkast till prestationsplan som Cypern lämnat in, nämligen förbättrad teknik för flödes- och kapacitetsplanering, övergång till den nya områdeskontrollcentralen och projekt för verksamhetsoptimering.

(89) Med beaktande av att kapacitetsmålen i Cyperns utkast är högre än motsvarande nationella referensvärden under de sista tre kalenderåren i den tredje referensperioden förefaller det, när det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning 2019/317, som om de föreslagna åtgärderna kommer att vara otillräckliga för att möta den förväntade trafikefterfrågan, särskilt mot bakgrund av den förväntade trafikökningen under den tredje referensperioden.

(90) Cypern anger i sitt utkast till prestationsplan att mer ambitiösa mål inte kunde fastställas på grund av kostnadsminskande åtgärder för att uppnå målen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet och den föränderliga geopolitiska situationen som i hög grad påverkar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.

(91) Med tanke på de bedömningskriterier som anges i punkt 1.3 i bilaga IV i genomförandeförordning (EU) 2019/317 anser kommissionen dock att den information och bevisning som Cypern har lämnat i sitt utkast till prestationsplan, bland annat med avseende på relevanta lokala förhållanden, inte motiverar de föreslagna betydande avvikelserna mellan målen för undervägskapacitet och motsvarande referensvärden.

(92) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 85–91 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Cyperns prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(93) Cypern har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg:

Cyperns avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Cyperns trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +4,9 % under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(95) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Cyperns långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,2 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(96) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Cyperns utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 26,61 euro i EUR2017 är 4,7 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 27,91 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar dock att den fastställda undervägsenhetskostnaden för Cypern ligger 6,0 % över genomsnittet för den jämförbara gruppen i fråga om år 2024.

(97) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a och b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(98) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i Cyperns utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 10 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden är ungefär 6 miljoner euro i EUR2017.

(99) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Cypern i utkastet till prestationsplan har angett att kostnadsavvikelserna från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader beror på åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmål, inklusive ökat antal anställda och uppgradering av det befintliga systemet för flygledningstjänst (ATM), vilket syftar till att möjliggöra användning av ytterligare ATC-sektorer. I utkastet till prestationsplan anges att ytterligare flygledare förväntas bli operativa under den tredje referensperioden, och att det totala antalet operativa flygledare planeras uppgå till 100 heltidsekvivalenter 2024, en ökning från 73 heltidsekvivalenter 2019. Kommissionen noterar dock att Cypern i sitt utkast till prestationsplan inte har kvantifierat den förväntade kostnadseffekten av de angivna åtgärderna för att uppnå de lokala kapacitetsmålen.

(100) Det bör noteras att de utkast till kapacitetsmål som har fastställts av Cypern har konstaterats inte överensstämma med motsvarande unionstäckande mål, av de orsaker som anges i skälen 85–91. I avsaknad av kapacitetsmål som bedöms överensstämma anser kommissionen att det i detta skede inte går att slutföra bedömningen av det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 med avseende på Cypern, eftersom de planerade åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen kan komma att förändras i samband med den nödvändiga översynen av kapacitetsmålen.

(101) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 bör det påpekas att Cypern i sina utkast till prestationsplaner hänvisar till en planerad omstruktureringsåtgärd för att upprätta en ny bolagiserad enhet för tillhandahållande av flygtrafiktjänster i Cypern. Cypern framhåller att de förväntar sig omstruktureringskostnader i samband med genomförandet av den åtgärden men betonar också att det inte var möjligt att göra en uppskattning av dessa kostnader när utkastet till prestationsplan fastställdes. Därför innehåller utkastet till prestationsplan ingen motivering eller några detaljer som gör det möjligt för kommissionen att bedöma tillämpligheten i det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i fråga om den anmälda åtgärden. Cypern uppfyller alltså inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(102) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 93–101 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Cyperns prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE LETTLAND

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(103) Lettland har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Lettlands avgiftszon för undervägsavgifter	2014 Utgångsvärde	2019 Utgångsvärde	2020–2021	2022	2023	2024
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +3,3 % per år under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(105) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,4 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(106) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 23,61 euro i EUR2017 är 17,2 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 28,51 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att Lettlands fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 fortfarande kommer att vara 15 % lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(107) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a och b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(108) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i Lettlands utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 2 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden är ungefär 2 miljoner euro i EUR2017.

(109) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Lettland i utkastet till prestationsplan anger vissa åtgärder som vidtagits av leverantören av flygtrafiktjänster, LGS, för att uppnå lokala kapacitetsmål.

(110) Kommissionen konstaterar att LGS efter att ha genomfört åtgärder för att minska kostnaderna under 2020 och 2021 avser att öka sina personal- och avskrivningskostnader under de återstående åren av den tredje referensperioden för att tillgodose den förväntade trafikåterhämtningen från 2022 till 2024 och minska den ökade arbetsbördan på grund av omdirigeringar runt Belarus luftrum.

(111) När det gäller personalåtgärder konstaterar kommissionen att LGS planerar att öka antalet flygledare i undervägsverksamheten under den tredje referensperioden med nio heltidsekvivalenter under 2020–2021 och ytterligare en under 2022–2024. Det medges att leverantören av flygtrafiktjänster inrättade detta utbildningsprogram för flygledare före pandemin, för att hantera en förväntad trafikökning och hädanefter undvika de ATFM-förseningar underväg som inträffade under den andra referensperioden.

(112) När det gäller ersättningspolicyn konstaterar kommissionen att LGS från och med 2022 planerar att återinföra vissa av sina skyldigheter gentemot de anställda, bland annat en överenskommen bruttolöneökning på 8 % som tillfälligt skjutits fram under krisen. Lettland förväntar sig dessutom ytterligare löneökningar på grund av en allmän ökning av den nationella genomsnittslönen.

(113) När det gäller de planerade investeringarna i anläggningstillgångar konstaterar kommissionen att LGS planerar att återuppta olika investeringsprojekt under den tredje referensperioden, med förbehåll för företagets finansiella resultat och den faktiska trafikåterhämtningen. Kommissionen konstaterar att avskrivningskostnaderna för de fyra ”nya stora investeringarna” och ”andra nya investeringar” som rapporterats av LGS förväntas öka avsevärt under 2023. Dessa investeringars bidrag till det framtida tillhandahållandet av kapacitet styrks dock inte i Lettlands utkast till prestationsplan.

(114) Kommissionen medger att anställning av ytterligare flygledare och återupptagande av kapacitetshöjande investeringar i anläggningstillgångar kan vara giltiga skäl för att avvika från unionstäckande trender för den fastställda enhetskostnaden i syfte att tillhandahålla den nödvändiga långsiktiga kapaciteten. Kommissionen kunde dock inte, på grundval av informationen i Lettlands utkast till prestationsplan, fastställa att den angivna höjningen av personalens löner skulle vara en nödvändig och proportionell åtgärd för att uppnå de lokala prestationsmålen för kapacitet och skulle kunna åberopas för att motivera en avvikelse från de unionstäckande trenderna för fastställda enhetskostnader.

(115) På grundval av den bedömning av Lettlands förslag till kapitalkostnad som organet för prestationsgranskning har gjort konstaterar kommissionen dessutom en avvikelse avseende den planerade avkastningen på eget kapital, vilken inte fastställts på en nivå som står i proportion till de finansiella risker som leverantören av flygtrafiktjänster exponeras för. Under den tredje referensperioden leder detta till en kapitalkostnad som är cirka 1,5 miljoner euro högre än den finansiella risk som uppstår till följd av trafikriskmekanismen. Detta överskridande kan inte motiveras med hänvisning till att kapacitetsmål ska uppnås.

(116) Kommissionen anser därför att Lettland inte på ett tillfredsställande sätt har visat att de avvikelser som avses i skäl 108 uteslutande kan tillskrivas ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå de lokala prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet. Lettland uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(117) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Lettland inte har angett några omstruktureringsåtgärder i utkastet till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Lettland uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(118) Granskningen av de viktigaste faktorerna och parametrarna som avses i punkt 2.1 d i bilaga IV i genomförandeförordning (EU) 2019/317 och som ligger till grund för utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har dessutom lett till nedanstående påpekanden i fråga om utgångsvärden och pensionskostnader för 2014 och 2019.

(119) För det första konstaterar kommissionen att Lettland från och med 2020 avsätter en del av sin kostnadsbas till Vilnius flyginformationsregion (*Vilnius FIR*), motsvarande kostnaderna för flygledningstjänst (ATM) och kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS) som tillhandahålls på rutten NINTA–ADAXA. I Lettlands utkast till prestationsplan rapporteras dock utgångsvärden som är lika med de faktiska kostnaderna för 2014 respektive 2019, utan avdrag för kostnaderna för rutten NINTA–ADAXA. På grundval av råd från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att justeringarna av Lettlands utgångsvärden för kostnader och trafik för 2014 och 2019 är nödvändiga för att göra dessa värden jämförbara med de fastställda kostnaderna för den tredje referensperioden och möjliggöra en korrekt bedömning av Lettlands kostnadseffektivitetsmål för den tredje referensperioden.

(120) För det andra anser kommissionen, på grundval av råd från organet för prestationsgranskning, att Lettland bör ompröva eller bättre motivera de föreslagna fastställda kostnaderna för pensioner, eftersom den proportionella andelen av dessa kostnader förefaller onormalt hög i förhållande till den totala kostnadsbasen.

(121) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 103–120 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Lettlands prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE MALTA

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(122) Malta har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Maltas avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Maltas trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +2,0 % per år under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(124) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Maltas långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +1,6 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(125) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Maltas utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 22,98 euro i EUR2017 är 19,7 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 28,64 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att Maltas fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 fortfarande kommer att vara 22,1 % lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(126) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a och b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(127) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i Maltas utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 1 miljon euro i EUR2017, medan motsvarande avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden är ungefär 5,8 miljoner euro i EUR2017.

(128) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 så har Malta i sitt utkast till prestationsplan tagit med vissa åtgärder och investeringar som syftar till att uppnå kapacitetsmål.

(129) Kommissionen konstaterar särskilt att MATSA planerar att senast 2024 anställa fyra elektronikspecialister som teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter och fem flygledare. De nya flygledarna kommer dock att börja med en tornbehörighet, och de tillhörande personalkostnaderna var till en början främst avsatta till terminaltjänster. Kommissionen noterar också att MATSA från och med 2023 planerar att höja personalens ersättning efter en tvåårig frysning som överenskommits kollektivt med personalen för att minska kostnaderna under pandemin.

(130) Kommissionen noterar att MATSA planerar för höjda andra driftskostnader i syfte att förbättra personalens kompetens och tillhandahålla utbildning och därmed möjliggöra högre framtida kapacitet. Kommissionen konstaterar också att MATSA rapporterar höjda försäkringspremier och inflation som andra viktiga faktorer bakom tillkommande driftskostnader.

(131) Organet för prestationsgranskning rapporterar att MATSA planerar att avsevärt öka sina avskrivningskostnader under den tredje referensperioden. Kommissionen har dock inte fått några bevis för att de ökade avskrivningskostnaderna kan motiveras på grund av kapacitetsrelaterade åtgärder, eftersom Maltas utkast till prestationsplan inte innehåller några uppgifter om hur de nya investeringar som planeras för den tredje referensperioden bidrar till kapaciteten.

(132) Kommissionen anser att en utökad personalstyrka hos leverantören av flygtrafiktjänster för att tillgodose framtida förväntad kapacitet skulle kunna vara ett giltigt skäl till en avvikelse enligt punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 med avseende på Malta. På grund av otillräcklig information i utkastet till prestationsplan har kommissionen dock inte kunnat fastställa huruvida de rapporterade lönehöjningarna för personalen och de planerade investeringarna i anläggningstillgångar är nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen, och därför skulle kunna åberopas för att motivera en avvikelse från de unionstäckande trenderna för den fastställda enhetskostnaden.

(133) Kommissionen anser därför att Malta inte på ett tillfredsställande sätt har visat att de avvikelser som avses i skälen 128–132 uteslutande kan tillskrivas ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå de lokala prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet. Malta uppfyller alltså inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(134) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Malta inte har angett några omstruktureringsåtgärder i utkastet till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Malta uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(135) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 122–134 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Maltas prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(136) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Maltas utkast till prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(137) När kommissionen jämför trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg för den tredje referensperioden konstaterar den för det första att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för Maltas terminalavgiftszon på +4,3 % är högre än Maltas trend för den fastställda enhetskostnaden underväg på avgiftszonsnivå, som är +2,0 % under den tredje referensperioden.

(138) För det andra konstaterar kommissionen att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Maltas terminalavgiftszon på +4,3 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på +0,6 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(139) Därför anser kommissionen att Malta, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för den tredje referensperioden.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE RUMÄNIEN

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(140) Rumänien har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Rumäniens avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Rumäniens trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +2,9 % per år under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(142) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Rumäniens långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,6 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(143) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Rumäniens utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 34,03 euro i EUR2017 är 14,6 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 39,84 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att Rumäniens fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 fortfarande kommer att vara 9,0 % lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(144) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a och b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(145) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i Rumäniens utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 15 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden är ungefär 32 miljoner euro i EUR2017.

(146) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Rumänien i utkastet till prestationsplan rapporterar att ytterligare fastställda kostnader kommer att uppstå under den tredje referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg, ROMATSA, i samband med åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. De åtgärder som Rumänien åberopar avser främst kostnader för personal och utbildning, följt av investeringskostnader.

(147) Kommissionen konstaterar att ROMATSA planerar att för ytterligare personalkostnader och andra driftskostnader för att rekrytera och utbilda nya flygledare underväg. Rumäniens motivering är att den föreslagna rekryterings- och utbildningsplanen behövs för att ersätta ett stort antal planerade pensionsavgångar som förväntas nå sin topp under den fjärde referensperioden. Rumänien påpekar att planen ska inledas redan under den tredje referensperioden eftersom det tar mellan tre och fem år att utbilda en flygledare med full licens. Organet för prestationsgranskning fann dock att kostnaderna i samband med rekryteringsplanen redovisas på en hög nivå och därför bör styrkas och motiveras ytterligare. På grundval av råd från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att ROMATSA särskilt bör ge ytterligare förklaringar om beräkningen av personal- och utbildningskostnader per heltidsekvivalent.

(148) När det gäller investeringskostnaderna konstaterar kommissionen att Rumäniens utkast till prestationsplan beskriver behovet av ta med ytterligare avskrivningskostnader och kapitalkostnader för att genomföra följande projekt: Systemet för flygledningstjänst (ATM), steg 1, fas 1 (som inleddes under den andra referensperioden och skrivs av från och med 2020) och steg 1, fas 2 (som inleddes under den andra referensperioden och skrivs av från och med 2022), det verktyg för trafikkomplexitet och trafikbedömning som är planerat att införas under 2024 samt avtal om datalänktjänster.

(149) När det gäller kostnaderna för ATM-systemet hade organet för prestationsgranskning i sin övervakningsrapport för den andra referensperioden konstaterat att de kapitalutgifter för steg 1, fas 2 som planerats för den andra referensperioden inte hade uppkommit under hela referensperioden och att de totala faktiska investeringskostnaderna var betydligt lägre än de som fastställts i prestationsplanen för den andra referensperioden. Sammantaget beräknar organet för prestationsgranskning att luftrummets användare under den andra referensperioden har finansierat 32,5 miljoner euro för investeringar som inte har förverkligats, och det är inte känt om detta belopp kommer att återbetalas till luftrummets användare. Organet för prestationsgranskning drog slutsatsen att de extra kostnader som Rumänien åberopar som en avvikelse för att uppnå sina lokala kapacitetsmål under för den tredje referensperioden därför inte är motiverade.

(150) Det bör noteras att kommissionen, på grundval av bedömningen från organet för prestationsgranskning, har påpekat att den kapitalkostnad som föreslagits av Rumänien inte har fastställts till en nivå som motsvarar den effektiva kapitalkostnadsnivån. Under den tredje referensperioden leder detta till en kapitalkostnad som är 16 miljoner euro högre än den finansiella risk som uppstår till följd av trafikriskmekanismen. Detta överskridande kan inte motiveras med hänvisning till att kapacitetsmål ska uppnås.

(151) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 146–150, och med beaktande av råd från organet för prestationsgranskning, konstaterar kommissionen att Rumänien inte uppfyller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(152) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Rumänien inte har angett några omstruktureringsåtgärder i utkastet till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Rumänien uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(153) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 140–152 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Rumäniens prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(154) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Rumäniens utkast till prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(155) När kommissionen jämför trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg för den tredje referensperioden konstaterar den för det första att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för Rumäniens terminalavgiftszon på +4,3 % är högre än Rumäniens trend för den fastställda enhetskostnaden underväg på avgiftszonsnivå, som är +2,9 % under den tredje referensperioden.

(156) För det andra konstaterar kommissionen att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Rumäniens terminalavgiftszon på +4,3 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på – 3,1 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(157) Därför anser kommissionen att Rumänien, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för den tredje referensperioden.

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

(158) När det gäller granskningen av de uppgifter som fastställs i punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås i Rumäniens utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,50 % av de fastställda kostnaderna.

(159) När det gäller detta 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 0,50 % av de fastställda kostnaderna, skulle få någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(160) Rumänien bör därför revidera sitt utkast till incitamentssystem för att uppnå målen för terminalkapacitet, så att den maximala ekonomiska nackdel som uppstår från detta 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.

PÅPEKANDEN ANGÅENDE SVERIGE

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(161) Sverige har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,2 % per år under den tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(163) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på +1,0 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(164) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 58,87 euro i EUR2017 är 31,6 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 44,74 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att skillnaden blir ännu större under den tredje referensperioden, eftersom den fastställda undervägsenhetskostnaden för Sverige 2024 är 41,8 % högre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(165) Det är nödvändigt att undersöka om de avvikelser som konstateras ovan från de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 får anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan.

(166) Kommissionen noterar att skillnaden mellan de fastställda kostnader för den tredje referensperioden som uppskattats av organet för prestationsgranskning och som anges i Sveriges utkast till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att inte avvika från den långsiktiga unionstäckande trenden uppgår till ungefär 43 miljoner euro i EUR2017.

(167) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Sverige i utkastet till prestationsplan beskriver flera åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål.

(168) Kommissionen konstaterar särskilt att den viktigaste leverantören av flygtrafiktjänster underväg, nämligen LFV, planerar att utbilda nya flygledare för att hantera kommande pensionsavgångar under de återstående åren av den tredje referensperioden. Sverige rapporterar en planerad nettoökning under den tredje referensperioden med 14 heltidsekvivalenter (flygledare) i områdeskontrollcentralen i Malmö och 14 heltidsekvivalenter (flygledare) i områdeskontrollcentralen i Stockholm. Kommissionen noterar dock att Sverige inte har kvantifierat den förväntade kostnadseffekten av dessa personalrelaterade åtgärder i sitt utkast till prestationsplan.

(169) Kommissionen konstaterar att Sverige, utöver personalkostnaderna, rapporterar att LFV:s största nyinvestering är ”utbyggnad av flygledningstjänster på distans” i Stockholm och fyra anslutna flygplatser (Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö). De fastställda kostnaderna för ”utbyggnad av flygledningstjänster på distans” uppgår till 11 % av de totala fastställda kostnaderna för investeringar under den tredje referensperioden. Kommissionen noterar att flygledningstjänster på distans i allmänhet kräver investeringar i flygledningstjänster på flygplatser och därför i princip främst bör avsättas till terminaltjänster. I Sveriges utkast till prestationsplan avsätts dock 75 % av kostnaderna för ”utbyggnad av flygledningstjänster på distans” till undervägstjänster utan att det ges någon motivering till tjänsternas geografiska omfattning och karaktär. Kommissionen konstaterar också att luftrummets användare under samråden ifrågasatte affärsnyttan av denna investering. Kommissionen anser att Sverige bör revidera eller ytterligare motivera affärsnyttan och kostnadsfördelningen avseende denna investering och beakta de frågor som väckts av luftrummets användare.

(170) Kommissionen noterar att de övriga investeringar som planeras av Sverige uppgår till 33 % av de totala fastställda kostnaderna för investeringar under den tredje referensperioden. I Sveriges utkast till prestationsplan nämns att andra nya investeringar omfattar byte och/eller uppgradering av kommunikationssystem, radioutrustning, navigationshjälpmedel samt reserv- och stödsystem för flygtrafikledningstjänster. Kommissionen noterar dock att Sveriges utkast till prestationsplan inte innehåller någon information om hur var och en av dessa andra nya investeringar kommer att bidra till att uppnå de lokala kapacitetsmålen.

(171) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 167–170 anser kommissionen att Sverige inte på ett tillfredsställande sätt har visat att den avvikelse som avses i skäl 166 uteslutande kan tillskrivas ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå de lokala prestationsmålen för kapacitet. Sverige uppfyller därför inte det kriterium som anges i 1.4 d i i bilaga IV punkt till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(172) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Sverige inte har angett några omstruktureringsåtgärder i utkastet till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Sverige uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

(173) Granskningen av de viktigaste faktorerna och parametrarna som avses i punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 och som ligger till grund för utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har dessutom lett till nedanstående påpekanden i fråga om utgångsvärden för kostnader samt kapital- och pensionskostnader för 2019.

(174) Kommissionen konstaterar att Sverige föreslår en justering av utgångsvärdet för 2019 för att ta hänsyn till införandet av tre nya flygplatser i systemet med undervägsavgifter från och med 2020. Organet för prestationsgranskning noterar att denna justering mestadels avser Scandinavian Mountain Airport där SDATS, dvs. leverantören av flygtrafiktjänster, tillhandahåller flygkontrolltjänster. I utkastet till prestationsplan rapporteras att många svenska flygplatser tillhandahåller undervägstjänster. Sverige anger att det är mer kostnadseffektivt att tillåta flygplatser att tillhandahålla undervägs- och inflygningstjänster, eftersom terminalmanöverområdena på svenska flygplatser är stora och geografiskt avlägsna.

(175) I Sveriges utkast till prestationsplan anges att införandet av de tre nya flygplatserna i undervägssystemet inte innebär att ansvar eller kostnader överförs mellan de leverantörer av flygtrafiktjänster som redan ingår i systemet. Organet för prestationsgranskning konstaterade att denna justering inte tydligt förklaras i Sveriges utkast till prestationsplan.

(176) På grundval av råden från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att de föreslagna belopp som ska tas ut av Sverige bör omvärderas som avkastning på eget kapital inom LFV:s kapitalkostnad. Organet för prestationsgranskning uppskattar att den rapporterade kapitalkostnaden under den tredje referensperioden är 1,3 miljoner euro över den effektiva kapitalkostnaden. Kommissionen och organet för prestationsgranskning konstaterar närmare bestämt att det intervall för kostnader för eget kapital som Sverige föreslår för LFV, dvs. 0,7–1,9 %, är högre än den kostnad för eget kapital som den svenska regeringen tillåter för LFV, dvs. 0,0 %. Kommissionen noterar att LFV:s föreslagna kapitalkostnad inbegriper en avkastning på eget kapital för ett antal svenska flygplatser som tillhandahåller undervägstjänster. Kommissionen anser att Sverige bör klargöra och motivera inkluderandet av dessa flygplatser i LFV:s samtliga kostnadsposter, eller i annat fall revidera sitt utkast i enlighet med detta.

(177) På grundval av råden från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att Sverige bör göra en ny utvärdering av de föreslagna pensionskostnaderna. Organet för prestationsgranskning konstaterade att pensionskostnadernas genomsnittliga andel hos LFV under den tredje referensperioden är betydligt högre än det unionstäckande genomsnittet. Det konstaterade också att de bidrag som är kopplade till det allmänna pensionssystemet ingår som sociala avgifter i personalkostnaderna snarare än i de pensionskostnader som anges separat i rapporteringstabellerna. Organet för prestationsgranskning anger att pensionskostnader också redovisas i kapitalkostnaden, eftersom utestående fordringar avseende pensionskostnader från tidigare referensperioder ingår i tillgångsbasen. Organet för prestationsgranskning drar slutsatsen att bristen på insyn i de antaganden om det förmånsbestämda systemet som anges kan bli ett problem vid kontrollen av undantagna kostnader för den tredje referensperioden. Kommissionen anser att Sverige öppet bör rapportera pensionskostnaderna på den separata raden för pensionskostnader i rapporteringstabellerna.

(178) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 161–177 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Sveriges prestationsplan vara att de inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(179) Kommissionen hyser betänkligheter när det gäller Sveriges utkast till prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(180) När kommissionen jämför trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg för den tredje referensperioden konstaterar den för det första att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för Sveriges terminalavgiftszon på +0,9 % är högre än Sveriges trend för den fastställda enhetskostnaden underväg på avgiftszonsnivå, som är +0,2 % under den tredje referensperioden.

(181) För det andra konstaterar kommissionen att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Sveriges terminalavgiftszon på +0,9 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på – 5,8 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(182) Vid en jämförelse av utkastet till nationella mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med liknande flygplatsers prestationer för den tredje referensperioden konstaterar kommissionen för det tredje att den fastställda enhetskostnaden för Stockholm Arlanda flygplats beräknas bli något högre än medianvärdet för den fastställda enhetskostnaden hos den relevanta jämförbara gruppen.

(183) Därför anser kommissionen att Sverige, mot bakgrund av ovanstående konstateranden, bör motivera målen för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster ytterligare, eller revidera ned utkasten till mål för trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för den tredje referensperioden.

SLUTSATSER

(184) På grundval av den bedömning som beskrivs i skälen 21–183 konstaterar kommissionen att de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige innehåller vissa prestationsmål som inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

(185) I enlighet med artikel 14.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska de berörda medlemsstaterna lämna in sina reviderade utkast till prestationsplaner till kommissionen inom tre månader från och med dagen för antagandet av detta beslut och därvid beakta de rekommendationer som kommissionen har lagt fram.

(186) Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna, som tillsammans med Schweiz har utarbetat och lämnat in ett utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden på nivån för funktionella luftrumsblock, bör gemensamt lämna in ett reviderat utkast till prestationsplan för FABEC i enlighet med rekommendationerna i detta beslut.

(187) Därefter kommer kommissionen att bedöma de reviderade utkasten till prestationsplaner i sin helhet i enlighet med det förfarande som anges i artikel 15 i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som ett resultat av den efterföljande bedömningen får kommissionen anta en ståndpunkt i fråga om de utkast till prestationsmål och andra uppgifter i prestationsplanerna för vilka inga invändningar gjordes i detta beslut.

(188) I enlighet med artikel 17 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska de mål som anges i den senaste versionen av utkastet till prestationsplan tillämpas provisoriskt tills kommissionen har tagit ett beslut om prestationsmålens eller de reviderade prestationsmålens överensstämmelse, varefter den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna måste anta sin slutliga prestationsplan.

(189) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet innebär artikel 17 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 att de mål som anges i den slutliga prestationsplanen har givits retroaktiv verkan. Det betyder att skillnader i intäkter till följd av tillämpningen av den enhetsavgift eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av utkastet till prestationsplan, i stället för den enhetsavgift eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av den slutliga prestationsplanen, kommer att justeras genom justeringar av enhetsavgiften under den tredje referensperioden, vilka vidare regleras genom de undantagsåtgärder för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandeförordning (EU) 2020/1627. Därför kommer kommissionen inte att dra några slutsatser om huruvida enhetsavgifterna överensstämmer med kraven enligt artikel 29.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 innan de berörda slutliga prestationsplanerna har antagits.

(190) 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 utkasten 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 flygtrafiktjänster 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.

(191) 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. När de medlemsstater som detta beslut riktar sig till ser över sina lokala prestationsmål som en del av de reviderade utkasten till prestationsplaner bör de ta vederbörlig hänsyn till de operativa och ekonomiska effekterna av relevanta trafikförändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta beslut, överensstämmer inte med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Cypern och Grekland ska revidera ned sina utkast till kapacitetsmål underväg, uttryckta i minuter genomsnittlig ATFM-försening underväg per flygning.

De berörda medlemsstaterna ska åtgärda de konstaterade avvikelserna mellan det inlämnade utkastet till kapacitetsmål och motsvarande referensvärden som har fastställts i den operativa planen för nätverket från september 2021, med avseende på kalenderåren 2022, 2023 och 2024 i den tredje referensperioden, för att ta hänsyn till den förväntade trafikefterfrågan. Om specifika åtgärder för att förbättra kapacitetsprestandan rekommenderas i den operativa planen för nätverket ska hänsyn tas till dessa åtgärder vid översynen av prestationsmålen.

Artikel 3

Belgien, Grekland, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Rumänien och Sverige ska revidera ned utkasten till kostnadseffektivitetsmål för sina avgiftszoner för undervägsavgifter, uttryckta som fastställd enhetskostnad.

När de reviderar sina utkast till kostnadseffektivitetsmål ska alla de berörda medlemsstaterna

a) säkerställa att de reviderade kostnadseffektivitetsmålen överensstämmer med både den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader,

b) minska de fastställda kostnaderna i motsvarande grad, åtminstone för kalenderåret 2024,

c) använda de senaste trafikprognoserna, uttryckta i tjänstenheter i enlighet med artikel 10.2 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

Genom undantag från led a ska den berörda medlemsstaten, om kommissionen i detta beslut har konstaterat att utgångsvärdet för den relevanta avgiftszonen för undervägsavgifter uppfyller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, säkerställa att de reviderade kostnadseffektivitetsmålen överensstämmer med åtminstone den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader.

Om en medlemsstat i sitt reviderade utkast till prestationsplan åberopar en avvikelse enligt punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, ska den säkerställa att en sådan avvikelse styrks med tillfredsställande information och motiveringar.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Grekland, Republiken Frankrike, Republiken Cypern, Republiken Lettland, Storhertigdömet Luxemburg, Republiken Malta, Konungariket Nederländerna, Rumänien och Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i nationella planer eller planer för funktionella luftrumsblock, inlämnade i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden.

1. MÅL I FABECS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångsvärde**	**2019 Utgångsvärde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckt som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. MÅL I GREKLANDS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning (minuter)

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kapacitetsmål underväg för Grekland	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Referensvärden för Grekland	0,10	0,14	0,15	0,15

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Greklands avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. MÅL I CYPERNS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning (minuter)

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Cypern	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Referensvärden för Cypern	0,10	0,16	0,15	0,15

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Cyperns avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. MÅL I LETTLANDS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Lettlands avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. MÅL I MALTAS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Maltas avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckt som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. MÅL I RUMÄNIENS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Rumäniens avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. MÅL I SVERIGES UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	**2014 Utgångs-värde**	**2019 Utgångs-värde**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR