BESLUIT (EU) 2022/774 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

inzake de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Oostenrijk ingediende ontwerpprestatieplan met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2297)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 14, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties worden vastgesteld. Bovendien moeten de lidstaten krachtens artikel 10 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), bindende prestatiedoelstellingen vaststellen voor elke referentieperiode van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die prestatiedoelstellingen moeten verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen die door de Commissie zijn vastgesteld voor de betreffende referentieperiode. Het is de verantwoordelijkheid van de Commissie om, op basis van de in bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria, te beoordelen of de prestatiedoelstellingen die worden voorgesteld in de door de lidstaten opgestelde ontwerpprestatieplannen, verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(2) De uitbraak van de COVID-19-pandemie heeft sinds het eerste kwartaal van het kalenderjaar 2020 aanzienlijke gevolgen gehad voor de luchtvaartsector: door de maatregelen die de lidstaten en derde landen hebben genomen om de pandemie in te dammen, is het luchtverkeer aanzienlijk afgenomen in vergelijking met het niveau van vóór de pandemie.

(3) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3) werden aanvankelijk vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie ([3]). Aangezien die Uniewijde prestatiedoelstellingen en de vervolgens door de lidstaten ingediende ontwerpprestatieplannen voor RP3 werden opgesteld vóór de uitbraak van de COVID-19-pandemie, kon daarin geen rekening worden gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvervoer.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

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

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

(4) Als reactie op de impact van de COVID-19-pandemie op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie ([4]) uitzonderlijke maatregelen voor RP3 vastgesteld, die afwijken van de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Krachtens artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 heeft de Commissie op 2 juni 2021 Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 ([5]) vastgesteld, waarin herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 worden vastgesteld.

(5) De Commissie merkt op dat de basisverkeersprognose van de Statfor-dienst (Statistics and Forecast Service) van Eurocontrol van oktober 2021 verwacht dat het luchtverkeer op het niveau van de Unie in de loop van 2023 weer het niveau van vóór de pandemie zal bereiken en dat niveau in 2024 zal overstijgen. De onzekerheid over de ontwikkeling van het verkeer blijft echter bijzonder groot vanwege de risico's in verband met de ontwikkeling van de COVID-19-epidemie. De Commissie merkt ook op dat het herstel van het verkeer naar verwachting ongelijk zal verlopen in de lidstaten.

(6) Alle lidstaten hebben ontwerpprestatieplannen met herziene lokale prestatiedoelstellingen voor RP3 opgesteld en vastgesteld; deze werden uiterlijk op 1 oktober 2021 ter beoordeling bij de Commissie ingediend. Na controle van de volledigheid van die ontwerpprestatieplannen heeft de Commissie de lidstaten verzocht om uiterlijk 17 november 2021 geactualiseerde ontwerpprestatieplannen in te dienen. De in dit besluit gepresenteerde beoordeling van de Commissie is gebaseerd op het geactualiseerde ontwerpprestatieplan dat Oostenrijk heeft ingediend.

(7) Het prestatiebeoordelingsorgaan, dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004, heeft een verslag met zijn beoordeling over de ontwerpprestatieplannen voor RP3 bij de Commissie ingediend.

(8) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de door Oostenrijk voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden. De Commissie heeft de beoordeling voor elk prestatiekerngebied en de bijbehorende prestatiedoelstellingen voltooid door het ontwerpprestatieplan te toetsen aan de elementen van punt 2 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening.

BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid

(9) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de verenigbaarheid van de door Oostenrijk ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van het criterium dat is vastgesteld in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de veiligheidsdoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.

(10) De door Oostenrijk voorgestelde ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid met betrekking tot de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, opgesplitst per doelstelling van het veiligheidsbeheer en uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging, zijn:

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

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

Oostenrijk	**Doelstellingen met betrekking tot de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als niveau van tenuitvoerlegging, variërend van EASA-niveaus A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	B	B	B	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	C	C	C	**D**
	Veiligheidsborging	B	B	B	**C**
	Bevordering van de veiligheid	B	B	B	**C**
	Veiligheidscultuur	B	B	B	**C**

(11) De Commissie heeft vastgesteld dat de door Oostenrijk voorgestelde ontwerpveiligheidsdoelstellingen voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (Austro Control) gelijk zijn aan de Uniewijde veiligheidsdoelstellingen voor het kalenderjaar 2024.

(12) De Commissie merkt op dat het door Oostenrijk ingediende ontwerpprestatieplan maatregelen bevat om ervoor te zorgen dat Austro Control de lokale veiligheidsdoelstellingen bereikt, zoals investeringen in middelen op het gebied van het "beheer van veiligheidsrisico's", de versterking van grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van veiligheid aan de hand van enquêtes, en opleiding en bewustmaking op het gebied van "veiligheidscultuur".

(13) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 11 en 12, en ermee rekening houdende dat de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 vastgestelde Uniewijde veiligheidsprestatiedoelstellingen moeten worden bereikt tegen het laatste jaar van RP3 (2024), worden de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu

(14) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door Oostenrijk ingediende doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk ("Ernip") uiteengezette relevante referentiewaarden voor gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie die beschikbaar waren op het ogenblik van de vaststelling van de herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3, namelijk 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de toetsing van de geplande maatregelen om de milieudoelstellingen van punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 te bereiken.

(15) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied milieu, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. De lidstaten werden dan ook niet verzocht om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk op 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied milieu te herzien. De samenhang van de lokale milieuprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen moet derhalve worden beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

(16) De door Oostenrijk voorgestelde ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu en de in het ERNIP uiteengezette overeenkomstige nationale referentiewaarden voor RP3, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, zijn de volgende:

	2021	2022	2023	2024
Ontwerp-en-routemilieudoelstellingen van Oostenrijk, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referentiewaarden voor Oostenrijk	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) De Commissie stelt vast dat de door Oostenrijk voorgestelde ontwerpmilieudoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(18) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Oostenrijk in het ontwerpprestatieplan maatregelen heeft gepresenteerd voor de verwezenlijking van de lokale milieudoelstellingen, zoals de deelname aan het South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (Secsi FRA), grensoverschrijdende samenwerkingsactiviteiten en de toepassing van lokale en subregionale systemen ter ondersteuning van het luchtruimbeheer, teneinde de civiel-militaire coördinatie te verbeteren.

(19) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 17 en 18, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit

(20) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door Oostenrijk ingediende doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de in het operationele netwerkplan uiteengezette relevante referentiewaarden die beschikbaar waren op het ogenblik van de vaststelling van de herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3, namelijk 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de toetsing van de geplande maatregelen om de capaciteitsdoelstellingen van punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 te bereiken.

(21) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied capaciteit, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. De lidstaten werden dan ook niet verzocht om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk op 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. De samenhang van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen moet derhalve worden beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

(22) De door Oostenrijk voor RP3 voorgestelde ontwerpdoelstellingen voor en-routecapaciteit, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht, en de in het operationeel netwerkplan uiteengezette overeenkomstige referentiewaarden, zijn:

	2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen van Oostenrijk voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referentiewaarden voor Oostenrijk	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) De Commissie stelt vast dat de door Oostenrijk voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(24) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Oostenrijk in het ontwerpprestatieplan een reeks maatregelen heeft gepresenteerd om de lokale en-routecapaciteitsdoelstellingen te bereiken. Die maatregelen omvatten de aanhoudende indienstname en opleiding van luchtverkeersleiders, flexibele en gecentraliseerde roostersystemen, permanente verbetering van ATFM-activiteiten en grensoverschrijdende samenwerking met buurlanden.

(25) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 23 en 24, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit.

Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

(26) Wat betreft luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling van de ontwerp-en-routecapaciteitsdoelstellingen aangevuld met de toetsing van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die ontwerpdoelstellingen gaven aanleiding tot bezorgdheid met betrekking tot Oostenrijk.

(27) Ten eerste heeft de Commissie vastgesteld dat de voorgestelde RP3-doelstellingen voor de gemiddelde ATFM-aankomstvertraging van 0,87 minuut, 0,84 minuut en 0,82 minuut per vlucht voor respectievelijk de kalenderjaren 2022, 2023 en 2024, hoger zijn dan de ATFM-vertraging tijdens de tweede referentieperiode (RP2), die varieerde van 0,49 tot 0,81 minuut per vlucht.

(28) Ten tweede heeft de Commissie vastgesteld dat, wanneer de nationale ontwerpdoelstellingen voor de gemiddelde ATFM-aankomstvertraging op luchthavenniveau worden vergeleken met de prestaties van soortgelijke luchthavens tijdens RP2, de luchthavens van Wenen, Innsbruck en Salzburg naar verwachting grotere ATFM-vertragingen zullen ondervinden dan soortgelijke luchthavens.

(29) De Commissie is dan ook van mening dat Oostenrijk, in verband met de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP3 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in overwegingen 27 en 28, of deze doelstellingen naar beneden moet bijstellen.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

(30) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door Oostenrijk ingediende doelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, beoordeeld op basis van de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP3 (derde referentieperiode), de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP2 en RP3 (2015-2024) en de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones waarin het operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergelijkbaar is.

(31) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Deze beoordeling werd aangevuld met de toetsing van de kernfactoren en -parameters die aan die doelstellingen ten grondslag liggen, zoals gespecificeerd in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(32) De door Oostenrijk voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3 zijn:

En-routeheffingszone van Oostenrijk	2014 basiswaarde	2019 basiswaarde	2020-2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

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

(34) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Oostenrijk van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk −3,6 % in RP2 en RP3, beter is dan de Uniewijde langetermijntendens van −1,3 % in diezelfde periode.

(35) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Oostenrijk voor de bepaalde eenheidskosten van 63,19 EUR in reële termen in prijzen van 2017 (EUR2017) 21,3 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (80,26 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de bepaalde en-route-eenheidskosten van Oostenrijk nog steeds aanzienlijk onder het gemiddelde van de vergelijkingsgroep liggen gedurende de volledige looptijd van RP3. Voor 2024 wordt een verschil van −42,6 % vastgesteld.

(36) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 33 tot en met 35, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

(37) Wat betreft luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling van de ontwerp-en-routekostenefficiëntiedoelstellingen aangevuld met de toetsing van de ontwerpkostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die ontwerpdoelstellingen gaven aanleiding tot bezorgdheid met betrekking tot Oostenrijk.

(38) Door de bepaalde terminaleenheidskosten te vergelijken met de prestaties van soortgelijke luchthavens gedurende RP3, stelt de Commissie vast dat de bepaalde eenheidskosten voor Wenen, de belangrijkste luchthaven, aanzienlijk hoger worden geraamd dan de middelste bepaalde eenheidskosten van de relevante luchthavens.

(39) De Commissie is dan ook van mening dat Oostenrijk, in verband met de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de terminalkostenefficiëntiedoelstellingen voor RP3 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in overweging 38, of deze doelstellingen naar beneden moet bijstellen.

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

(40) Met betrekking tot de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen heeft de Commissie haar beoordeling, overeenkomstig punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, aangevuld met een toetsing van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde ontwerpstimuleringsregelingen. In dit opzicht heeft de Commissie onderzocht of de ontwerpstimuleringsregelingen voldoen aan de inhoudelijke eisen van artikel 11, leden 1 en 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De ontwerpstimuleringsregelingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk bleken aanleiding te geven tot bezorgdheid.

(41) De Commissie merkt op dat de in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk voorgestelde stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit en de voorgestelde stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit een maximaal financieel nadeel omvatten van 0,50 % van de bepaalde kosten en een maximaal financieel voordeel van 0,50 % van de bepaalde kosten.

(42) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat 0,50 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(43) Daarom moet Oostenrijk, voor wat betreft de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn stimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route- en terminalcapaciteitsdoelstellingen herzien, zodat het maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregelingen wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.

CONCLUSIES

(44) Op basis van de beoordeling in de overwegingen 10 tot en met 43 is de Commissie van oordeel dat de prestatiedoelstellingen in het door Oostenrijk ingediende ontwerpprestatieplan verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(45) De Commissie merkt op dat sommige lidstaten hun voornemen hebben bekendgemaakt om kostenposten in verband met de detectie van drones op luchthavens op te nemen in hun RP3-kostenbasis. Het was niet mogelijk om op basis van de elementen in de ontwerpprestatieplannen nauwkeurig vast te stellen in welke mate lidstaten deze bepaalde kosten in hun RP3-kostenbasis hebben opgenomen en, indien zij dat hebben gedaan, in welke mate deze kosten zijn gemaakt in verband met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en dus in aanmerking kunnen komen voor de prestatie- en heffingsregeling. De diensten van de Commissie hebben een ad-hocverzoek om informatie naar alle lidstaten gestuurd om informatie hierover te verzamelen, en zullen de gerapporteerde kosten voor de detectie van drones verder onderzoeken in het kader van de controle op de verenigbaarheid van het eenheidstarief. Dit besluit laat de bevindingen en conclusies van de Commissie over de kosten voor de detectie van drones onverlet.

(46) In antwoord op de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne, die op 24 februari 2022 begon, heeft de Unie beperkende maatregelen vastgesteld waarbij Russische luchtvaartmaatschappijen, alle in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen en alle niet in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen die eigendom zijn van, worden gecharterd door of anderszins onder zeggenschap staan van Russische natuurlijke of rechtspersonen, entiteiten of organen het verbod krijgen opgelegd om in de Unie te landen of op te stijgen of de Unie te overvliegen. Die maatregelen leiden tot een afname van het luchtverkeer boven het grondgebied van de Unie. De gevolgen op het niveau van de Unie zullen echter niet vergelijkbaar zijn met de afname van het luchtverkeer ten gevolge van de uitbraak van de COVID-19-pandemie in maart 2020. Het is dan ook passend de bestaande maatregelen en processen voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregeling in RP3 te handhaven,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De prestatiedoelstellingen in het krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 door Oostenrijk ingediende ontwerpprestatieplan, die in de bijlage bij dit besluit zijn opgenomen, zijn verenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Republiek Oostenrijk.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het ontwerpprestatieplan dat door Oostenrijk is ingediend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004, en die verenigbaar zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode

PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID

Effectiviteit van het veiligheidsbeheer

Oostenrijk	**Doelstellingen inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als uitvoeringsniveau, variërend van EASA-niveau A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	B	B	B	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	C	C	C	**D**
	Veiligheidsborging	B	B	B	**C**
	Bevordering van de veiligheid	B	B	B	**C**
	Veiligheidscultuur	B	B	B	**C**

PRESTATIEKERNGEBIED MILIEU

Gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerp-en-routemilieudoelstellingen van Oostenrijk, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referentiewaarden voor Oostenrijk	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen van Oostenrijk voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referentiewaarden voor Oostenrijk	0,10	0,17	0,17	0,16

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFECTIVITEIT

Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Oostenrijk	2014 basiswaarde	2019 basiswaarde	2020-2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**