Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/1040

23.5.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2025/1040

af 16. maj 2025

om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastene til præstationsplaner for den nationale eller funktionelle luftrumsblok forelagt af Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grækenland, Frankrig, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Slovakiet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 og de unionsdækkende præstationsmål for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode

(meddelt under nummer C(2025) 2930)

(Kun den danske, den engelske, den estiske, den franske, den græske, den irske, den lettiske, den nederlandske, den slovakiske og den tyske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ([1]), særligt artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2803 af 23. oktober 2024 om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum ([2]), særlig artikel 58, stk. 3,

efter høring af Udvalget for det Fælles Luftrum, og

ud fra følgende betragtninger:

1. BAGGRUND

(1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal medlemsstaterne på nationalt niveau eller på funktionel luftrumsblok-niveau udarbejde planer, herunder præstationsmål, for hver referenceperiode under præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse planer skal omfatte lokale præstationsmål, der er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den pågældende referenceperiode.

(2) De unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (»RP4«, 2025-2029) blev fastsat ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 ([3]).

(3) Alle medlemsstater har udarbejdet og vedtaget udkast til præstationsplaner for RP4, som blev forelagt Kommissionen til vurdering senest den 1. oktober 2024. Efter at have kontrolleret fuldstændigheden af disse udkast til præstationsplaner anmodede Kommissionen medlemsstaterne om at forelægge ajourførte udkast til præstationsplaner senest den 15. november 2024.

(4) Kommissionens vurdering i denne afgørelse er baseret på de ajourførte udkast til præstationsplaner for RP4, der er forelagt af Belgien, Danmark, Estland, Tyskland, Grækenland, Frankrig, Irland, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Slovakiet (»udkast til præstationsplaner«).

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUT L 2024/2803 af 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 af 12. juni 2024 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 (EUT L 2024/1688 af 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Præstationsvurderingsorganet, der bistår Kommissionen med gennemførelsen af præstationsordningen, har forelagt Kommissionen en rapport med organets rådgivning om vurderingen af udkastene til præstationsplaner.

(6) I overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ([4]) har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de lokale præstationsmål i udkastene til præstationsplaner på grundlag af kriterierne i punkt 1 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning under hensyntagen til de lokale forhold, hvor det var relevant.

(7) På det centrale præstationsområde flyvesikkerhed har Kommissionen vurderet overensstemmelsen for de mål, som de pågældende medlemsstater har forelagt vedrørende effektiviteten af luftfartstjenesteudøveres forvaltning af flyvesikkerheden baseret på kriteriet i punkt 1.1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor undersøgt, om de foreslåede mål i udkastene til præstationsplaner sikrer et effektivitetsniveau i forvaltningen af flyvesikkerheden, der svarer til eller er højere end niveauet for de unionsdækkende præstationsmål.

(8) På det centrale præstationsområde miljø er overensstemmelsen for de mål, som de pågældende medlemsstater har forelagt vedrørende den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastene til præstationsplaner er derfor blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet, der er fastsat i planen til forbedring af det europæiske rutenet af 2. juli 2024, som er udarbejdet i overensstemmelse med bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 ([5]) (»ERNIP«). Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold.

(9) På det centrale præstationsområde kapacitet er overensstemmelsen for de mål, som de pågældende medlemsstater har forelagt vedrørende den gennemsnitlige overflyvningsforsinkelse i forbindelse med lufttrafikregulering (»overflyvnings-ATFM-forsinkelse«) pr. flyvning, blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastene til præstationsplaner er således blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier, der er fastsat i netoperationsplanen af 2. juli 2024, som er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 9 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold.

(10) På det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet er overensstemmelsen af de mål, som er fremlagt i udkastene til præstationsplaner vedrørende den fastlagte enhedsomkostning (»DUC«) for overflyvningsluftfartstjenester, blevet vurderet på grundlag af kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse kriterier består af DUC-tendensen i RP4, den langsigtede DUC-tendens i tredje referenceperiode (2020-2024) (»RP3«) og RP4 (2020-2029) og referenceværdien for DUC på afgiftszoneniveau sammenlignet med gennemsnitsværdien for de afgiftszoner, hvor luftfartstjenesteudøverne har et lignende operationelt og økonomisk miljø.

(11) Hvor omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjenester blev konstateret at være i uoverensstemmelse med kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, har Kommissionen yderligere på baggrund af begrundelserne og dokumentationen i udkastene til præstationsplaner undersøgt, om en afvigelse kan anses for nødvendig og forholdsmæssig på grundlag af punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 af 24. januar 2019 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 af 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Kommissionen har ud over vurderingen af udkastene til præstationsplaner foretaget en gennemgang af de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Med hensyn til punkt 2.1, litra d), nr. vii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den som led i denne gennemgang ikke har foretaget en detaljeret analyse af de metoder, som medlemsstaterne har anvendt til fordeling af omkostningerne mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester i RP4. Kommissionen har derfor ikke på nuværende tidspunkt draget nogen konklusioner om, hvorvidt disse omkostningsfordelingsmetoder er i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra e) og f), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([6]) og artikel 22, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

2. BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE BELGIEN, FRANKRIG, TYSKLAND, LUXEMBOURG OG NEDERLANDENE

(13) Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz har i fællesskab udarbejdet og vedtaget et udkast til præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok Centraleuropa (»FABEC«).

(14) Denne afgørelse indeholder Kommissionens vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC, for så vidt angår Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene. Som et tredjeland, der er omfattet af præstations- og afgiftsordningen i henhold til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart ([7]), er Schweiz blevet underrettet særskilt af Kommissionen om resultaterne af vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC ([8]).

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene ([9])

Overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg

(15) De foreslåede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for Belgiens og Luxembourgs overflyvningsafgiftszone i RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg	Referenceværdi 2019	Referenceværdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgiens og Luxembourgs DUC-tendens på afgiftszoneniveau på – 0,1 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) EUT L 114 af 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2025) 2923 af 16.5.2025 om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastet til præstationsplan, der er forelagt af Schweiz i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål i det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode.

([9]) Præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Frankrigs overflyvningsafgiftszone, der er omfattet af udkastet til præstationsplan for FABEC, blev af Kommissionen anset for at være i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål for RP4. Denne afgørelse indeholder derfor ingen anmærkninger i den forbindelse.

(17) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgiens og Luxembourgs langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i RP3 og RP4 på + 1,1 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(18) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgiens og Luxembourgs DUC-referenceværdi på 104,26 EUR udtrykt i real værdi i 2022-priser (»EUR2022«) er 10,8 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 94,13 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra e), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(19) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (16), (17) og (18), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (16) og (17), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(20) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Belgien og Luxembourg i udkastet til præstationsplan for FABEC henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøverne skeyes og Maastricht Upper Area Control Centre (»MUAC«) har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) skeyes og MUAC uddanner og rekrutterer nye flyveledere, hovedsageligt for at erstatte de flyveledere, der forventes at gå på pension i løbet af RP4, og for at imødekomme den forventede trafikvækst og støtte moderniseringen af systemet

b) skeyes erhverver og indfører et nyt lufttrafikstyringssystem (»ATM«) i 2028, som skal medføre betydelige funktionelle og tekniske forbedringer, og dette nye system skal erstatte skeyes' nuværende lufttrafikstyringssystem, som har været i brug siden 2009

c) skeyes udruller et nyt planlægningsværktøj, som muliggør automatisk udarbejdelse af vagtplanen for flyvelederne, hvilket resulterer i optimeret forvaltning af arbejdsstyrken og dermed afledte driftsmæssige gevinster

d) MUAC udvikler og implementerer nye værktøjer og funktioner til støtte for driften

e) MUAC gennemfører strukturelle forbedringer vedrørende udformning og anvendelse af luftrummet

f) MUAC opfører en ny bygning til et nyt operationsrum (OPS-rum) med tilhørende kontorer og faciliteter.

(21) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets evaluering er de meromkostninger, som Belgien og Luxembourg har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (20), betydeligt lavere i pengeværdi end de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet. Kommissionen bemærker endvidere, at nogle af de kapacitetsforanstaltninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt, kan betragtes som en del af de pågældende luftfartstjenesteudøveres normale drift eller muligvis ikke bidrager direkte til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt, i deres helhed kan anses for nødvendige og forholdsmæssige for opnåelsen af de lokale kapacitetspræstationsmål for RP4. Kommissionen bemærker derfor, at de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, der er omhandlet i betragtning (16) og (17), ikke udelukkende kan tilskrives de meromkostninger, der følger af de fremlagte kapacitetsforanstaltninger.

(22) For så vidt angår Belgien og Luxembourg, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(23) Kommissionen bemærker endvidere, at Belgien og Luxembourg i udkastet til præstationsplan for FABEC ikke har fremlagt omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(24) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (15)-(23) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Tysklands overflyvningsafgiftszone

(25) De foreslåede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for Tysklands overflyvningsafgiftszone i RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Tysklands overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Tysklands DUC-tendens på afgiftszoneniveau på – 1,2 % i RP4 er på niveau med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(27) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Tysklands langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på – 0,2 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(28) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Tysklands DUC-referenceværdi på 74,90 EUR i EUR2022 er 29,9 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 57,66 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra a), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(29) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (27) og (28), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om den konstaterede afvigelse fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (27), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(30) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Tyskland i udkastet til præstationsplan for FABEC henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøverne DFS og MUAC har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) DFS og MUAC uddanner og rekrutterer nye flyveledere: For så vidt angår DFS forventes denne foranstaltning i løbet af RP4 at resultere i en samlet stigning på over 10 % i antallet af flyveledere, der opererer i områdekontrolcentrene i Bremen, Karlsruhe, Langen og München, for at afhjælpe kapacitetsmanglen i disse områdekontrolcentre; for MUAC forventes antallet af flyveledere i driften kun at stige en smule i RP4, men tilgangen af nye flyveledere vil fortsat være betydelig for at kompensere for det forventede høje antal pensioneringer af flyveledere i denne referenceperiode

b) DFS erhverver og ibrugtager nye ATM-systemfunktioner til områdekontrolcentret i Bremen og München, og disse funktioner forventes at medføre operationelle forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, herunder øget luftrumskapacitet

c) MUAC og DFS igangsætter et initiativ på områdekontrolcentret i Karlsruhe om oprettelse af to georedundante datacentre, der kan støtte og erstatte hinanden, med det formål at styrke luftfartstjenesternes kvalitet

d) DFS deltager sammen med seks andre luftfartstjenesteudøvere i et samarbejdsprogram, der har til formål at udvikle et fælles fremtidigt ATM-system for de berørte luftfartstjenesteudøvere. DFS mener, at det pågældende nye ATM-system kan indføres ved områdekontrolcentret i Langen tidligst i 2031 og dermed ikke inden for tidsrammen for RP4

e) DFS indfører de tekniske systemer og den software, der kræves for at overholde delfunktionaliteten »AF6 — indledende informationsudveksling om flyveveje«, i henhold til kravene i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/116 ([10])

f) DFS gennemfører ændringer af overvågningssystemet og indfører et nyt værktøj til støtte for en mere effektiv og dynamisk sektoropdeling af luftrummet

g) MUAC udvikler og implementerer nye værktøjer og funktioner til støtte for driften

h) MUAC gennemfører strukturelle forbedringer vedrørende udformning og anvendelse af luftrummet

i) MUAC opfører en ny bygning til et nyt operationsrum (OPS-rum) med tilhørende kontorer og faciliteter.

(31) På baggrund af præstationsvurderingsorganets evaluering er de meromkostninger, som Tyskland har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (30), betydeligt lavere i pengeværdi end den konstaterede afvigelse fra den langsigtede omkostningseffektivitetstendens på EU-plan, som præstationsvurderingsorganet har beregnet.

(32) Kommissionen bemærker endvidere, at visse kapacitetsforanstaltninger, som Tyskland har fremlagt, kan betragtes som en del af de berørte luftfartstjenesteudøveres normale drift eller muligvis ikke direkte bidrager til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Tyskland har fremlagt, i deres helhed kan anses for nødvendige og forholdsmæssige for opnåelsen af de lokale kapacitetspræstationsmål for RP4. Kommissionen bemærker derfor, at de konstaterede afvigelser fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (27), ikke udelukkende kan tilskrives de meromkostninger, der følger af de fremlagte kapacitetsforanstaltninger.

(33) For så vidt angår Tyskland, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(34) Kommissionen bemærker endvidere, at Tyskland i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC ikke har fremlagt nogen omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(35) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (25)-(34) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Tysklands overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone

(36) De foreslåede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone i RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

([10]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/116 af 1. februar 2021 om oprettelse af det Fælles Projekt 1 til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004, om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 (EUT L 36 af 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	Reference-værdi 2019	Reference-værdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandenes DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 0,3 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(38) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandenes langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 2,3 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(39) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandenes DUC-referenceværdi på 104,60 EUR i EUR2022 er 11,3 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 94,01 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra e), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(40) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (37)-(39), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (37) og (38), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(41) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandene i udkastet til præstationsplan for FABEC henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøverne LVNL og MUAC har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) LVNL og MUAC uddanner og rekrutterer nye flyveledere, hovedsageligt for at erstatte de flyveledere, der forventes at gå på pension i løbet af RP4, og for at imødekomme den forventede trafikvækst og støtte moderniseringen af systemet

b) LVNL forbedrer faciliteter og simulatorer til uddannelse af flyveledere med henblik på at øge uddannelseskapaciteten og antallet

c) LVNL opgraderer ATM-systemet, hvilket forventes at muliggøre fremtidige forbedringer af luftrumskapaciteten

d) MUAC udvikler og implementerer nye værktøjer og funktioner til støtte for driften

e) MUAC gennemfører strukturelle forbedringer vedrørende udformning og anvendelse af luftrummet

f) MUAC opfører en ny bygning til et nyt operationsrum (OPS-rum) med tilhørende kontorer og faciliteter.

(42) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets evaluering er de meromkostninger, som Nederlandene har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (41), betydeligt lavere i pengeværdi end de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet. Kommissionen bemærker endvidere, at nogle af de kapacitetsforanstaltninger, som Nederlandene har fremlagt, kan betragtes som en del af de pågældende luftfartstjenesteudøveres normale drift eller muligvis ikke bidrager direkte til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Nederlandene har fremlagt, i deres helhed kan anses for nødvendige og forholdsmæssige for opnåelsen af de lokale kapacitetspræstationsmål for RP4. Kommissionen bemærker derfor, at de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, der er omhandlet i betragtning (37) og (38), ikke udelukkende kan tilskrives de meromkostninger, der følger af de fremlagte kapacitetsforanstaltninger.

(43) For så vidt angår Nederlandene, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(44) Kommissionen bemærker endvidere, at Nederlandene i udkastet til præstationsplan for FABEC ikke har fremlagt omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(45) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (36)-(44) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af sikkerhedsmålene

(46) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC foretaget en gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af planens sikkerhedsmål.

(47) På grundlag af den gennemgang, der er omhandlet i betragtning (46), bemærker Kommissionen, at udkastet til præstationsplan for FABEC omfatter foranstaltninger til opfyldelse af sikkerhedspræstationsmålene med henblik på at opnå de unionsdækkende mål i 2029. Kommissionen bemærker imidlertid, at de mellemliggende mål for årene 2025-2028, som Luxembourg og Nederlandene har forelagt for luftfartstjenesteudøverne ANALUX og LVNL, på trods af disse foranstaltninger er unormalt lave. De lave mellemliggende mål er ikke berettigede, når luftfartstjenesteudøveres faktiske præstationer i RP3 samt de foranstaltninger, der er fremlagt for at kunne opnå sikkerhedsmålene for RP4, tages i betragtning.

(48) Kommissionen finder derfor, at Luxembourg og Nederlandene bør tage hensyn til bemærkningerne i betragtning (47) og forbedre de sikkerhedsstyringsniveauer, der er sat som mål for årene 2025 til 2028 for henholdsvis luftfartstjenesteudøverne ANALUX og LVNL, herunder ved at indføre yderligere foranstaltninger, hvis det er nødvendigt.

Gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af miljømålene

(49) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC foretaget en gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af planens miljømål.

(50) På grundlag af den gennemgang, der er omhandlet i betragtning (49), nærer Kommissionen stærk tvivl om, hvorvidt de foranstaltninger, som Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene har fremlagt til opnåelse af miljøpræstationsmålene for FABEC, er tilstrækkelige til, at målene kan nås effektivt. Under henvisning til præstationsvurderingsorganets konklusioner bemærker Kommissionen navnlig, at de foranstaltninger, som Frankrig har fremlagt vedrørende luftfartstjenesteudøveren »DSNA«, ikke er tilstrækkelige til at muliggøre de forbedringer af flyveeffektiviteten, der er sat som mål for RP4.

(51) Kommissionen mener derfor, at FABEC bør træffe yderligere foranstaltninger til at nå miljømålene for RP4, f.eks. gennem faktisk implementering af luftrum med fri ruteføring og implementering af luftrum med fri ruteføring på tværs af grænserne til yderligere nabomedlemsstater.

Gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af kapacitetsmålene

(52) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC foretaget en gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af planens overflyvningskapacitetsmål.

(53) På grundlag af den gennemgang, der er omhandlet i betragtning (52), nærer Kommissionen stærk tvivl om, hvorvidt Belgiens, Tysklands, Frankrigs, Luxembourgs og Nederlandenes foranstaltninger til opnåelse af præstationsmålene for overflyvningskapacitet for FABEC er tilstrækkelige til, at disse mål kan nås effektivt. Under henvisning til præstationsvurderingsorganets konklusioner bemærker Kommissionen navnlig, at de foranstaltninger, som Tyskland har fremlagt vedrørende luftfartstjenesteudøveren »DFS«, ikke er tilstrækkelige til effektivt at kunne opnå den forventede trafikefterspørgsel i RP4.

(54) Kommissionen mener derfor, at FABEC bør træffe yderligere foranstaltninger for at opnå overflyvningskapacitetsmålene for RP4, f.eks. med hensyn til uddannelse og rekruttering af yderligere flyveledere, en mere effektiv ressourceudnyttelse og samarbejdsordninger mellem luftfartstjenesteudøvere.

Evaluering af kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(55) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC foretaget en gennemgang af de præstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenesters kapacitet, der er fastsat for de lufthavne, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3 og 4, i nævnte gennemførelsesforordning. Det blev konstateret, at disse mål giver anledning til bekymring.

(56) Med hensyn til Belgien bemærker Kommissionen, at de foreslåede kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 fører til en betydelig forværring af den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse pr. år i forhold til RP3. De foreslåede mål for RP4 er fastsat til 0,94 minutter pr. flyvning, undtagen for 2027, hvor 2,00 minutter pr. flyvning er fastsat som mål, mens den faktiske præstation, der blev registreret i 2024, var 0,28 minutter pr. flyvning. Det blev desuden konstateret, at disse kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester resulterer i en gennemsnitlig ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning for Bruxelles lufthavn, der er betydeligt dårligere end præstationsniveauet for lignende lufthavne, som præstationsvurderingsorganet har identificeret.

(57) Med hensyn til Nederlandene bemærker Kommissionen, at den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der blev registreret i de sidste tre år af RP3, var på et højt niveau og nåede op på 3,50 minutter pr. flyvning i 2024. De foreslåede mål for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet for RP4 er en forbedring i forhold til RP3, men de resulterer stadig i en betydeligt dårligere gennemsnitlig ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning for lufthavnen Amsterdam Schiphol end præstationsniveauet for lignende lufthavne, som præstationsvurderingsorganet har identificeret.

(58) Kommissionen finder derfor, at Belgien og Nederlandene bør begrunde kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 yderligere på baggrund af bemærkningerne i betragtning (56) og (57) eller nedjustere målene.

Evaluering af målene for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(59) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af udkastet til præstationsplan for FABEC foretaget en gennemgang af præstationsmålene omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er fastsat for de lufthavne, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3 og 4, i nævnte gennemførelsesforordning. Det blev konstateret, at disse mål giver anledning til bekymring.

(60) Med hensyn til Belgiens tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone bemærker Kommissionen, at de foreslåede omkostningseffektivitetsmål fører til en DUC-tendens på – 0,8 % i RP4. Det blev imidlertid konstateret, at den gennemsnitlige DUC for RP4 for tårn- og indflyvningskontroltjenester i Bruxelles lufthavn anslås at være betydeligt højere end den gennemsnitlige DUC for lignende lufthavne, som præstationsvurderingsorganet har identificeret.

(61) Med hensyn til Tysklands tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone bemærker Kommissionen, at de foreslåede omkostningseffektivitetsmål fører til en DUC-tendens på – 0,8 % i RP4. Det blev imidlertid konstateret, at den gennemsnitlige DUC for RP4 for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lufthavnene i München, Hamburg, Düsseldorf og Köln-Bonn anslås at være betydeligt højere end den gennemsnitlige DUC for den relevante gruppe af lignende lufthavne.

(62) Med hensyn til Nederlandenes tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone bemærker Kommissionen, at de foreslåede omkostningseffektivitetsmål fører til en faldende DUC-tendens på + 0,4 % i RP4. Det blev desuden konstateret, at den gennemsnitlige DUC for RP4 for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lufthavnen Amsterdam-Schiphol anslås at være betydeligt højere end den gennemsnitlige DUC for den relevante gruppe af lignende lufthavne.

(63) Kommissionen finder derfor, at Belgien, Tyskland og Nederlandene yderligere bør begrunde deres omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 på baggrund af bemærkningerne i betragtning (60), (61) og (62) eller nedjustere målene.

Gennemgang af incitamentsordninger vedrørende overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet

(64) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen gennemgået incitamentsordningerne i udkastet til præstationsplan for FABEC med henblik på at støtte opnåelsen af kapacitetsmålene (»kapacitetsincitamentsordninger«). Det blev konstateret, at kapacitetsincitamentsordningerne for RP4, som Belgien, Frankrig, Tyskland, Luxembourg og Nederlandene har indført for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, giver anledning til bekymring.

(65) Kommissionen bemærker, at kapacitetsincitamentsordningen for overflyvning for FABEC og kapacitetsincitamentsordningerne for tårn- og indflyvningskontroltjenester i Belgien, Frankrig, Tyskland og Nederlandene, som fastsat i udkastet til præstationsplan for FABEC, omfatter en maksimal økonomisk ulempe på blot 0,50 % af de fastlagte omkostninger. Under henvisning til ekspertrådgivningen fra præstationsvurderingsorganet finder Kommissionen, at de maksimale økonomiske ulemper for disse incitamentsordninger ikke er i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, som kræver, at sådanne incitamentsordninger skal have *»væsentlig indvirkning på den omhandlede indtjening«*.

(66) Derfor bør Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene revidere de kapacitetsincitamentsordninger, der er omhandlet i betragtning (65), således at de maksimale økonomiske ulemper som følge af incitamentsordningerne fastsættes på et niveau, der har væsentlig indvirkning på den omhandlede indtjening, jf. artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør revisionen udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på mindst 1 % af de fastlagte omkostninger.

3. BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE DANMARK

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(67) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjenester foreslået af Danmark for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Danmarks overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Danmarks DUC-tendens på afgiftszoneniveau på – 1,6 % i RP4 overpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(69) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Danmarks langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 0,8 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(70) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Danmarks DUC-referenceværdi på 73,02 EUR i EUR2022 er 19,9 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 60,91 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra f), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(71) Kommissionen bemærker endvidere, at Danmark ikke har fremlagt nogen begrundelse for de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (69) og (70), på grund af yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. For så vidt angår Danmark, bør vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra d), nr. i) og ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(72) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (67)-(71) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Danmarks overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

4. BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE ESTLAND

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(73) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjener foreslået af Estland for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Estlands overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Estlands DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 0,4 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(75) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Estlands langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 4,3 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(76) Kommissionen bemærker imidlertid, at Estland som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine har mistet en betydelig del af de overflyvninger, som landet historisk set har betjent. Denne trafiknedgang vil i RP4 fortsat påvirke Estlands luftfartstjenesteudøveres omkostningseffektivitet betydeligt, og den har navnlig en negativ indvirkning på Estlands langsigtede DUC-tendens beregnet for RP3 og RP4 tilsammen.

(77) Det er derfor, med henblik på det vurderingskriterium, der er nævnt i betragtning (75), nødvendigt og hensigtsmæssigt at undersøge, om Estland havde kunnet opfylde den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, hvis de omstændigheder, der er omhandlet i betragtning (76), ikke var gældende.

(78) Med henblik herpå har Kommissionen genberegnet Estlands langsigtede DUC-tendens for RP3 og RP4 på baggrund af Estlands anslåede strukturelle trafiktab som følge af krigen i Ukraine, målt i overflyvningstjenesteenheder. Denne genberegning resulterer i en justeret langsigtet DUC-tendens for Estland på – 2,4 %, og dermed overpræsterer Estland sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens på – 1,0 %. Det konkluderes derfor, at Estland opfylder vurderingskriteriet i betragtning (75), når der tages højde for effekten af den betydelige trafikreduktion som følge af krigen i Ukraine.

(79) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Estlands DUC-referenceværdi på 54,69 EUR i EUR2022 er 5,2 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 52,00 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra d), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(80) Kommissionen bemærker endvidere, at Estland ikke har fremlagt nogen begrundelse for de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (74) og (79), på grund af yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. For så vidt angår Estland, bør vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra d), nr. i) og ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(81) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (73)-(80) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Estlands overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

5. **BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE GRÆKENLAND**

Vurdering af kapacitetsmålene

(82) Grækenland har forelagt følgende overflyvningskapacitetsmål for RP4 udtrykt i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning og følgende tilsvarende referenceværdier fra netoperationsplanen af 2. juli 2024:

Grækenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål for det centrale præstationsområde kapacitet udtrykt i minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenceværdier	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Kommissionen bemærker, at de kapacitetsmål, som Grækenland har foreslået for årene 2027, 2028 og 2029, svarer til de tilsvarende nationale referenceværdier. De foreslåede kapacitetsmål er imidlertid betydeligt højere end referenceværdierne for årene 2025 og 2026.

(84) De foranstaltninger til opnåelse af kapacitetsmålene, som Grækenland har fremlagt, omfatter luftfartstjenesteudøvernes uddannelse og rekruttering af et stort antal nye flyveledere, hvilket i RP4 svarer til en samlet stigning på 35 % i antallet af fuldtidsækvivalenter af flyveledere i områdekontrolcentrets drift. Luftfartstjenesteudøveren planlægger desuden at indføre et nyt ATM-system, opgradere sit radarnet, gennemføre foranstaltninger til omstrukturering af luftrummet og forbedre sine procedurer for lufttrafikregulering og kapacitetsstyring.

(85) På baggrund af den evaluering, der blev foretaget af præstationsvurderingsorganet, bemærker Kommissionen, at visse relevante kapacitetsforbedringsforanstaltninger, der fremgår af netoperationsplanen af 2. juli 2024, ikke er medtaget i Grækenlands udkast til præstationsplan. Det kan resultere i en kapacitetsmangel i RP4, herunder i 2025 og 2026, hvor de foreslåede kapacitetsmål er højere end de tilsvarende referenceværdier.

(86) Grækenland anfører i sit udkast til præstationsplan, at kapacitetsmålene for kalenderårene 2025 og 2026 ikke kunne fastsættes i overensstemmelse med referenceværdierne i netoperationsplanen af 2. juli 2024 på grund af den mere optimistiske vækst i lufttrafikken i STATFOR's trafikprognose fra oktober 2024. Grækenland forklarer, at luftfartstjenesteudøveren i RP3 oplevede forsinkelser i gennemførelsen af investeringsplanen for RP3 og i ansættelsen af flyveledere, hvilket har resulteret i driftsmæssige begrænsninger på lokalt plan. Grækenland påberåber sig navnlig de tekniske begrænsninger i forbindelse med de nedarvede systemer, som luftfartstjenesteudøveren i øjeblikket anvender, og som efter planen først skal udskiftes eller moderniseres senere i løbet af RP4.

(87) På baggrund af vurderingskriterierne i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder Kommissionen, at de oplysninger og den dokumentation, som Grækenland har fremlagt i sit udkast til præstationsplan, herunder vedrørende relevante lokale forhold, ikke berettiger, at de foreslåede overflyvningskapacitetsmål for 2025 og 2026 afviger væsentligt fra de tilsvarende referenceværdier. Kommissionen er af den opfattelse, at det vil være muligt for Grækenland at træffe yderligere foranstaltninger til at forbedre sine kapacitetsmål for de nævnte år for at afbøde de negative virkninger af den forsinkede rekruttering af flyveledere og den manglende gennemførelse af planlagte investeringer i RP3.

(88) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (82)-(87) bør Grækenlands kapacitetsmål anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(89) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjener foreslået af Grækenland for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Grækenlands overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 0,5 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(91) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på – 1,3 % overpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(92) Kommissionen bemærker, at referenceværdien for 2019, som Grækenland har fremlagt i sit udkast til præstationsplan, omfatter omkostningsjusteringer på 19,5 mio. EUR i yderligere omkostninger udtrykt i EUR2022. Ifølge præstationsvurderingsorganets analyse indgik disse justeringer ikke i referenceværdien for 2019, der er fastsat i Grækenlands præstationsplan for RP3, og Grækenland har ikke givet en tilstrækkelig begrundelse herfor i udkastet til præstationsplan for RP4.

(93) Det er derfor, med henblik på det vurderingskriterium, der er nævnt i betragtning (91), nødvendigt at undersøge, om Grækenland havde kunnet opfylde den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, hvis de justeringer med hensyn til referenceværdien for 2019, jf. betragtning (92), ikke var foretaget.

(94) Med henblik herpå har Kommissionen genberegnet Grækenlands langsigtede DUC-tendens i RP3 og RP4 med anvendelse af referenceværdien for 2019 i Grækenlands præstationsplan for RP3 i stedet for den justerede referenceværdi i Grækenlands udkast til præstationsplan for RP4. Denne genberegning resulterer i en justeret langsigtet DUC-tendens for Grækenland + 0,1 %, og dermed underpræsterer Grækenland sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens på – 1,0 %. Det konkluderes derfor, at Grækenland ikke opfylder vurderingskriteriet i betragtning (91).

(95) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Grækenlands DUC-referenceværdi for 2024 på 25,04 EUR i EUR2022 er 39,2 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 41,19 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra c), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(96) Kommissionen bemærker endvidere, at Grækenland ikke har fremlagt nogen begrundelse for de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (90) og (91), på grund af foranstaltninger til opnåelse af kapacitetsmål eller omstruktureringsforanstaltninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. For så vidt angår Grækenland, bør vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra d), nr. i) og ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(97) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (89)-(96) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Grækenlands overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af miljømålene

(98) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen ud over vurderingen af Grækenlands udkast til præstationsplan foretaget en gennemgang af foranstaltningerne til opnåelse af planens miljømål.

(99) På grundlag af den gennemgang, der er omhandlet i betragtning (98), nærer Kommissionen tvivl om, hvorvidt de foranstaltninger, som Grækenland har fremlagt til opnåelse af miljøpræstationsmålene, er tilstrækkelige til, at målene kan nås effektivt. Under henvisning til præstationsvurderingsorganets konklusioner bemærker Kommissionen navnlig, at Grækenland i udkastet til præstationsplan ikke har forpligtet sig til at gennemføre flere relevante foranstaltninger, der er fastsat i ERNIP.

(100) Kommissionen mener derfor, at Grækenland bør forbedre de foranstaltninger til opnåelse af miljømålene for RP4, der er fremlagt i udkastet til præstationsplan, herunder ved at forpligte sig til alle de operationelle foranstaltninger, der er fastsat i ERNIP og fremskynde implementeringen af luftrum med fri ruteføring på tværs af grænserne.

6. **BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE IRLAND**

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(101) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjener foreslået af Irland for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Irlands overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 2,0 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(103) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 1,0 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(104) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands DUC-referenceværdi på 27,29 EUR i EUR2022 er 4,0 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 28,43 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra b), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(105) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (102) og (103), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (102) og (103), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(106) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irland i udkastet til præstationsplan henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøveren AirNav Ireland har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) uddannelse og rekruttering af yderligere flyveledere i driften med henblik på at håndtere den forventede trafikstigning i RP4

b) ansættelse af yderligere personale, som arbejder med lufttrafiksikkerhedselektronik, for at støtte gennemførelsen af kapitalinvesteringsprojekter, navnlig den planlagte gennemførelse af et nyt ATM-system i RP4

c) ansættelse af yderligere generelt støttepersonale for at frigøre flyveledere fra ikkeoperationelle opgaver og øge flyvelederes produktivitet

d) erhvervelse og ibrugtagning af et nyt ATM-system, som vil medføre betydelige funktionelle og tekniske forbedringer; det nye ATM-system erstatter AirNav Irelands nuværende ATM-system, som har været i brug i 17 år, og i forbindelse med det nye ATM-system planlægger AirNav Ireland også at implementere et nyt ATM-beredskabssystem og udvide områdekontrolcentrets bygninger med henblik på at afprøve og teste faciliteterne i det nye ATM-system

e) opgradering af den eksisterende radarinfrastruktur, navnlig ved udskiftning af udtjente tekniske komponenter

f) anskaffelse af udstyr og værktøj til at forbedre den driftsmæssige modstandsdygtighed.

(107) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets evaluering kan de meromkostninger, som Irland har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (106), i pengeværdi dække de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet. Ifølge præstationsvurderingsorganet har Irland imidlertid ikke større kapacitetsproblemer, som det ville kræve betydelige meromkostninger i RP4 at løse.

(108) Kommissionen bemærker endvidere, at visse kapacitetsforanstaltninger, som Irland har fremlagt, kan betragtes som en del af de berørte luftfartstjenesteudøveres normale drift eller muligvis ikke direkte bidrager til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Irland har fremlagt, i deres helhed kan anses for nødvendige og forholdsmæssige for opnåelsen af de lokale kapacitetspræstationsmål for RP4.

(109) For så vidt angår Irland, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(110) Kommissionen bemærker endvidere, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan ikke har fremlagt nogen omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(111) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (101)-(110) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Irlands overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

7. **BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE LETLAND**

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(112) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjenester foreslået af Letland for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Letlands overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Letlands DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 10,9 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(114) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Letlands langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 9,3 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(115) Kommissionen bemærker imidlertid, at Letland som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine har mistet en betydelig del af de overflyvninger, som landet historisk set har betjent. Denne trafiknedgang vil i RP4 fortsat påvirke Letlands luftfartstjenesteudøvers omkostningseffektivitet betydeligt og har navnlig en negativ indvirkning på Letlands langsigtede DUC-tendens beregnet for RP3 og RP4 tilsammen.

(116) Det er derfor, med henblik på det vurderingskriterium, der er nævnt i betragtning (114), nødvendigt og hensigtsmæssigt at undersøge, om Letland havde kunnet opfylde den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, hvis de omstændigheder, der er omhandlet i betragtning (115), ikke var gældende.

(117) Med henblik herpå har Kommissionen genberegnet Letlands langsigtede DUC-tendens for RP3 og RP4 på baggrund af Letlands anslåede strukturelle trafiktab som følge af krigen i Ukraine, målt i overflyvningstjenesteenheder. Denne genberegning resulterer i en justeret langsigtet DUC-tendens for Letland på + 1,3 %, hvilket fortsat ligger over den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens på – 1,0 %. Det konkluderes derfor, at Letland ikke opfylder vurderingskriteriet i betragtning (114), selv efter at der er taget højde for virkningen af den betydelige trafikreduktion som følge af krigen i Ukraine.

(118) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Letlands DUC-referenceværdi på 37,97 EUR i EUR2022 er 32,4 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 56,17 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra d), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(119) Kommissionen bemærker endvidere, at Letland ikke har fremlagt nogen begrundelse for de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (113) til (117), på grund af yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. For så vidt angår Letland, bør vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra d), nr. i) og ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(120) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (112)-(119) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Letlands overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

8. **BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE SLOVAKIET**

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

(121) Omkostningseffektivitetsmålene for overflyvningstjenester foreslået af Slovakiet for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Slovakiets overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Slovakiets DUC-tendens på afgiftszoneniveau på – 0,6 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(123) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Slovakiets langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i løbet af RP3 og RP4 på + 0,4 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(124) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Slovakiets DUC-referenceværdi på 60,11 EUR i EUR2022 er 70,0 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 35,35 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra d), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(125) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (122) til (124), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (122) og (123), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(126) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Slovakiet i udkastet til præstationsplan henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøveren LPS har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) uddannelse og rekruttering af yderligere flyveledere i driften med henblik på at håndtere den forventede trafikstigning i RP4. Dette forventes i RP4 at resultere i en samlet stigning på over 10 % i antallet af flyveledere, der opererer i Bratislavas områdekontrolcenter

b) implementeringen af et nyt ATM-system, der forventes at muliggøre fremtidige forbedringer af luftrummets kapacitet

c) modernisering af infrastruktur og bygninger med henblik på at styrke den operationelle modstandsdygtighed.

(127) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets evaluering er de meromkostninger, som Slovakiet har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (126), betydeligt lavere i pengeværdi end de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet. Kommissionen bemærker endvidere, at visse kapacitetsforanstaltninger, som Slovakiet har fremlagt, kan betragtes som en del af de berørte luftfartstjenesteudøveres normale drift eller muligvis ikke direkte bidrager til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Slovakiet har fremlagt, i deres helhed kan anses for nødvendige og forholdsmæssige for opnåelsen af de lokale kapacitetspræstationsmål for RP4. Kommissionen bemærker derfor, at de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, der er omhandlet i betragtning (122) og (123), ikke udelukkende kan tilskrives de meromkostninger, der følger af de fremlagte kapacitetsforanstaltninger.

(128) For så vidt angår Slovakiet, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(129) Kommissionen bemærker endvidere, at Slovakiet i det reviderede udkast til præstationsplan ikke har fremlagt nogen omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(130) På grundlag af bemærkningerne i betragtning (121)-(129) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Slovakiets overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

9. **KONKLUSION**

(131) På baggrund af ovenstående bør visse præstationsmål i udkastet til præstationsplan for FABEC, der er forelagt af Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene, og visse præstationsmål i udkastet til præstationsplaner, der er forelagt af Danmark, Estland, Irland, Grækenland, Letland og Slovakiet, ikke anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

(132) I henhold til artikel 14, stk. 3, andet afsnit, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal de pågældende medlemsstater senest tre måneder efter datoen for vedtagelsen af denne afgørelse forelægge Kommissionen deres reviderede udkast til præstationsplan under hensyntagen til Kommissionens anbefalinger —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

De præstationsmål, der er opført i bilaget til denne afgørelse, og som indgår i det udkast til præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok, der er forelagt af Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene, og i de udkast til nationale præstationsplaner, der er forelagt af Danmark, Estland, Irland, Grækenland, Letland og Slovakiet, er ikke i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (»RP4«), der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Grækenland skal revidere overflyvningskapacitetsmålene for 2025 og 2026 udtrykt som den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i minutter, så målene bringes i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet, der er fastsat i artikel 4 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

I tilfælde, hvor der i netoperationsplanen af 2. juli 2024, som er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 9 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123, anbefales specifikke yderligere foranstaltninger til forbedring af kapacitetspræstationen, skal der tages højde for disse foranstaltninger ved revisionen af de kapacitetspræstationsmål, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 3

Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grækenland, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Slovakiet skal nedjustere de omkostningseffektivitetsmål, der er fastsat for deres overflyvningsafgiftszoner, udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (DUC).

Når de nævnte medlemsstater reviderer deres omkostningseffektivitetsmål, skal de:

a) sikre, at de reviderede mål for omkostningseffektivitet er i overensstemmelse med både den unionsdækkende DUC-tendens og den unionsdækkende langsigtede DUC-tendens, der er omhandlet i henholdsvis punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317

b) reducere de fastlagte omkostninger tilsvarende, navnlig for kalenderåret 2029

c) bruge de seneste trafikprognoser udtrykt i tjenesteenheder i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

Uanset første afsnit, litra a), skal den berørte medlemsstat, hvis referenceværdien for den relevante overflyvningsafgiftszone opfylder kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, sikre, at de reviderede omkostningseffektivitetsmål som minimum er i overensstemmelse med den unionsdækkende DUC-tendens eller med den unionsdækkende langsigtede DUC-tendens.

Hvis en medlemsstat i sit reviderede udkast til præstationsplan, der skal forelægges i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, andet afsnit, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, anfører en afvigelse i henhold til punkt 1.4, litra d), i bilag IV til nævnte gennemførelsesforordning, sikrer den, at en sådan afvigelse er underbygget af tilstrækkelige oplysninger og begrundelser. Den berørte medlemsstat skal navnlig påvise, at enhver foranstaltning, der anføres som begrundelse for en afvigelse fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetsmål, udelukkende vedrører yderligere driftsressourcer eller teknisk kapacitet, der er nødvendig for at opnå kapacitetsmålene.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Estland, Irland, Den Hellenske Republik, Den Franske Republik, Republikken Letland, Storhertugdømmet Luxembourg, Kongeriget Nederlandene og Den Slovakiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. maj 2025.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG

Præstationsmål, der anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4

1. **MÅL I UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN FOR FABEC FREMLAGT AF BELGIEN, TYSKLAND, FRANKRIG, LUXEMBOURG OG NEDERLANDENE**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Tysklands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **MÅL I DANMARKS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Danmarks overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **MÅL I ESTLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Estlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **MÅL I GRÆKENLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE KAPACITET

Grækenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål for det centrale præstationsområde kapacitet udtrykt i minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Grækenlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **MÅL I IRLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Irlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **MÅL I LETLANDS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Letlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **MÅL I SLOVAKIETS UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLAN**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Slovakiets overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**