Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1040

23.5.2025

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2025/1040 VAN DE COMMISSIE

van 16 mei 2025

inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in de krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door België, Denemarken, Duitsland, Estland, Ierland, Griekenland, Frankrijk, Letland, Luxemburg, Nederland en Slowakije ingediende ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 2930)

(Slechts de tekst in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Franse, de Griekse, de Ierse, de Nederlandse, de Letse en de Slowaakse taal is authentiek)

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), tweede alinea,

Gezien Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 58, lid 3,

Na raadpleging van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

Overwegende hetgeen volgt:

1. ACHTERGROND

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

(2) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode (RP4, 2025-2029) zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie ([3]).

(3) Alle lidstaten hebben ontwerpprestatieplannen voor RP4 vastgesteld, die uiterlijk op 1 oktober 2024 ter beoordeling bij de Commissie zijn ingediend. Na controle van de volledigheid van die ontwerpprestatieplannen heeft de Commissie de lidstaten verzocht om uiterlijk op 15 november 2024 geactualiseerde ontwerpprestatieplannen in te dienen.

(4) De in dit besluit gepresenteerde beoordeling van de Commissie is gebaseerd op de geactualiseerde ontwerpprestatieplannen voor RP4 die door België, Denemarken, Estland, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Ierland, Letland, Luxemburg, Nederland en Slowakije zijn ingediend ("de ontwerpprestatieplannen").

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

(5) Het prestatiebeoordelingsorgaan (PBO), dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, heeft een verslag met zijn beoordeling over de ontwerpprestatieplannen bij de Commissie ingediend.

(6) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie ([4]) heeft de Commissie de verenigbaarheid van de in de ontwerpprestatieplannen opgenomen lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden, voor zover relevant.

(7) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de door de betrokken lidstaten 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 Commissie heeft onderzocht of de voorgestelde doelstellingen in de ontwerpprestatieplannen een niveau van doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer bieden dat gelijk is aan of hoger is dan het niveau van de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(8) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door de betrokken lidstaten 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 de ontwerpprestatieplannen voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn vastgesteld in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk van 2 juli 2024, dat is opgesteld overeenkomstig bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie ([5]) ("Ernip"). Bij deze beoordeling is rekening gehouden met plaatselijke omstandigheden.

(9) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door de betrokken lidstaten ingediende doelstellingen inzake de 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 de ontwerpprestatieplannen voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden die zijn vastgesteld in het operationeel netwerkplan van 2 juli 2024, dat is opgesteld overeenkomstig artikel 9 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123. Bij deze beoordeling is rekening gehouden met plaatselijke omstandigheden.

(10) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de in de ontwerpprestatieplannen opgenomen doelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de bepaalde eenheidskosten (DUC) in de loop van RP4, de langetermijntendens van de DUC in de loop van RP3 (2020-2024) en RP4 (2020-2029), en de basiswaarde voor de DUC 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.

(11) Indien de en-routekostenefficiëntiedoelstellingen onverenigbaar zijn bevonden met de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, heeft de Commissie in het licht van de in de ontwerpprestatieplannen verstrekte motiveringen en bewijsstukken verder onderzocht of een afwijking noodzakelijk en evenredig kon worden geacht op grond van punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

([4]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 (PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

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

2. BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT BELGIË, DUITSLAND, FRANKRIJK, LUXEMBURG EN NEDERLAND

(13) België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland hebben gezamenlijk een ontwerpprestatieplan op het niveau van het functioneel luchtruimblok Europe Central ("FABEC") vastgesteld.

(14) In dit besluit beoordeelt de Commissie het ontwerpprestatieplan van FABEC ("het FABEC-ontwerpprestatieplan") met betrekking tot België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland. Als derde land dat onderworpen is aan de prestatie- en heffingsregeling overeenkomstig de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer ([7]), heeft de Commissie Zwitserland afzonderlijk in kennis gesteld van de bevindingen die voortvloeien uit de beoordeling van het FABEC-ontwerpprestatieplan ([8]).

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen ([9])

En-routeheffingszone België-Luxemburg

(15) De voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor de en-routeheffingszone België-Luxemburg voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone België-Luxemburg	Basiswaarde 2019	Basiswaarde 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

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

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

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

([8]) Uitvoeringsbesluit C(2025) 2923 van de Commissie van 16 mei 2025 inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Zwitserland ingediende ontwerpprestatieplan voor functionele luchtruimblokken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode.

([9]) De Commissie heeft vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Frankrijk, die zijn opgenomen in het FABEC-ontwerpprestatieplan, verenigbaar zijn met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4. Daarom worden in dit besluit geen bevindingen terzake opgenomen.

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

(18) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van België en Luxemburg, namelijk 104,26 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2022 ("EUR2022"), 10,8 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (94,13 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt e), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(19) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen 16, 17 en 18 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, als bedoeld in de overwegingen 16 en 17, uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(20) Met betrekking tot het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat België en Luxemburg in het FABEC-ontwerpprestatieplan verwijzen naar aanvullende bepaalde kosten die tijdens RP4 zijn gemaakt door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) skeyes en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) met betrekking tot maatregelen die nodig zijn om de lokale capaciteitsdoelstellingen te bereiken ("capaciteitsmaatregelen"). De voorgestelde capaciteitsmaatregelen hebben hoofdzakelijk betrekking op:

a) de indienstname en opleiding door skeyes en MUAC van nieuwe luchtverkeersleiders (ATCO's), voornamelijk ter vervanging van de ATCO's die naar verwachting tijdens RP4 met pensioen zullen gaan, maar ook om rekening te houden met de voorspelde groei van het verkeer en de modernisering van het ondersteuningssysteem;

b) de aanschaf en uitrol door skeyes van een nieuw systeem voor luchtverkeersbeheer ("ATM") in 2028, dat aanzienlijke functionele en technische verbeteringen zal opleveren; het nieuwe ATM-systeem zal het huidige ATM-systeem van skeyes, dat sinds 2009 in gebruik is, vervangen;

c) de invoering door skeyes van een nieuw planningsinstrument dat geautomatiseerde dienstregelingen voor ATCO's mogelijk maakt, wat leidt tot een geoptimaliseerd personeelsbeheer en de daarmee samenhangende operationele voordelen;

d) de ontwikkeling en toepassing door MUAC van nieuwe instrumenten en functies ter ondersteuning van de activiteiten;

e) de uitvoering door MUAC van structurele verbeteringen in het ontwerp en gebruik van het luchtruim;

f) de constructie door MUAC van een nieuw gebouw, waarin een nieuwe commandokamer (OPS room) met ondersteunende kantoren en faciliteiten wordt ondergebracht.

(21) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door België en Luxemburg gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging 20 bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen aanzienlijk lager zijn dan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend. Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop België en Luxemburg zich beroepen, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd dat de door België en Luxemburg gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4 te verwezenlijken. Daarom merkt de Commissie op dat de waargenomen afwijkingen van de in de overwegingen 16 en 17 bedoelde Uniewijde kostenefficiëntietendens niet uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan de aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorgestelde capaciteitsmaatregelen.

(22) België en Luxemburg voldoen derhalve niet aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(23) Voorts merkt de Commissie op dat België en Luxemburg in het FABEC-ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen hebben gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(24) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 15 tot en met 23 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone België-Luxemburg als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

En-routeheffingszone van Duitsland

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

En-routeheffingszone van Duitsland	**Basis-waarde 2019**	**Basis-waarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Duitsland op het niveau van de heffingszone, namelijk - 1,2 % in RP4, gelijk is aan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(27) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Duitsland op het niveau van de heffingszone, namelijk - 0,2 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(28) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Duitsland, namelijk 74,90 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 29,9 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (57,66 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt a), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(29) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen 27 en 28 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijking van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, als bedoeld in overweging 27, uitsluitend te wijten is aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

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

a) de indienstname en opleiding door DFS en MUAC van nieuwe ATCO's: in het geval van DFS is het de bedoeling dat die maatregel in de loop van RP4 resulteert in een totale toename met meer dan 10 % van het aantal operationele ATCO's in de luchtverkeersleidingscentra van Bremen, Karlsruhe, Langen en München, om tegemoet te komen aan de capaciteitstekorten waarmee die centra worden geconfronteerd; voor MUAC zal het aantal operationele ATCO's volgens de planning slechts licht toenemen in de loop van RP4, maar deze toename blijft belangrijk om het verwachte hoge aantal pensioneringen van ATCO's in die referentieperiode te compenseren;

b) de aanschaf en uitrol door DFS van nieuwe ATM-systeemfuncties voor de luchtverkeersleidingscentra van Bremen en München; deze functies zullen naar verwachting leiden tot operationele verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van een grotere luchtruimcapaciteit;

c) het initiatief van MUAC en DFS, met betrekking tot het luchtverkeersleidingscentrum van Karlsruhe, om twee georedundante datacentra op te richten die elkaar kunnen ondersteunen en vervangen, met als doel de kwaliteit van de luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren;

d) de deelname van DFS, samen met zes andere ANSP's, aan een samenwerkingsprogramma dat gericht is op de ontwikkeling van een toekomstig gemeenschappelijk ATM-systeem voor de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten; DFS is van mening dat het resulterende nieuwe ATM-systeem niet vóór 2031 kan worden uitgerold in het luchtverkeersleidingscentrum van Langen, dus niet binnen het tijdsbestek van RP4;

e) de uitrol door DFS van de technische systemen en software die nodig zijn om te voldoen aan de subfunctionaliteit "AF6 — Initial Trajectory Information Sharing", zoals vereist bij Uitvoeringsverordening (EU) 2021/116 van de Commissie ([10]);

f) de invoering door DFS van wijzigingen in zijn surveillancesysteem en van een nieuw instrument ter ondersteuning van een efficiëntere en dynamischere sectorindeling van het luchtruim;

g) de ontwikkeling en toepassing door MUAC van nieuwe instrumenten en functies ter ondersteuning van de activiteiten;

h) de uitvoering door MUAC van structurele verbeteringen in het ontwerp en gebruik van het luchtruim;

i) de constructie door MUAC van een nieuw gebouw, waarin een nieuwe commandokamer (OPS room) met ondersteunende kantoren en faciliteiten wordt ondergebracht.

(31) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door Duitsland gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging 30 bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen aanzienlijk lager zijn dan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend.

(32) Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop Duitsland zich beroept, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd of de door Duitsland gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4 te verwezenlijken. Daarom merkt de Commissie op dat de waargenomen afwijking van de in de overweging 27 bedoelde Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten niet uitsluitend kan worden toegeschreven aan de aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorgestelde capaciteitsmaatregelen.

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

(34) Voorts merkt de Commissie op dat Duitsland in het FABEC-ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(35) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 25 tot en met 34 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Duitsland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

En-routeheffingszone van Nederland

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

([10]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/116 van de Commissie van 1 februari 2021 inzake de vaststelling van Gemeenschappelijk Project Eén ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het bij Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 van de Commissie (PB L 36 van 2.2.2021, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

En-routeheffingszone van Nederland	Basis-waarde 2019	Basis-waarde 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Nederland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 0,3 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(38) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Nederland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 2,3 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(39) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Nederland, namelijk 104,60 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 11,3 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (94,01 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt e), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(40) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen 37, 38 en 39 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, zoals bedoeld in de overwegingen 37 en 38, uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

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

a) de indienstname en opleiding door LVNL en MUAC van nieuwe ATCO's, voornamelijk ter vervanging van de ATCO's die naar verwachting tijdens RP4 met pensioen zullen gaan, maar ook om rekening te houden met de voorspelde groei van het verkeer en de modernisering van het ondersteuningssysteem;

b) de verbetering door LVNL van zijn ATCO-opleidingsfaciliteiten en simulatoren, teneinde de opleidingscapaciteit en -output te vergroten;

c) de upgrade door LVNL van zijn ATM-systeem, zodat het klaar is om toekomstige verbeteringen van de luchtruimcapaciteit mogelijk te maken;

d) de ontwikkeling en toepassing door MUAC van nieuwe instrumenten en functies ter ondersteuning van de activiteiten;

e) de uitvoering door MUAC van structurele verbeteringen in het ontwerp en gebruik van het luchtruim;

f) de constructie door MUAC van een nieuw gebouw waarin een nieuwe commandokamer (OPS room) met ondersteunende kantoren en faciliteiten wordt ondergebracht.

(42) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door Nederland gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging 41 bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen aanzienlijk lager zijn dan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend. Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop Nederland zich beroept, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd of de door Nederland gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4 te verwezenlijken. Daarom merkt de Commissie op dat de waargenomen afwijkingen van de in de overwegingen 37 en 38 bedoelde Uniewijde kostenefficiëntietendensen niet uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan de aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorgestelde capaciteitsmaatregelen.

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

(44) Voorts merkt de Commissie op dat Nederland in het FABEC-ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(45) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 36 tot en met 44 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Nederland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de veiligheidsdoelstellingen

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

(47) Op basis van de in overweging 46 bedoelde evaluatie merkt de Commissie op dat het FABEC-ontwerpprestatieplan maatregelen bevat om de veiligheidsprestatiedoelstellingen te bereiken, met het oog op de verwezenlijking van de Uniewijde doelstellingen in 2029. De Commissie merkt echter op dat de tussentijdse doelstellingen voor de jaren 2025 tot en met 2028 die Luxemburg en Nederland voor respectievelijk de ANSP's ANALUX en LVNL hebben gepresenteerd, ondanks die maatregelen abnormaal laag zijn. Dergelijke lage tussentijdse doelstellingen zijn niet gerechtvaardigd in het licht van de werkelijke prestaties van die ANSP's in RP3 en de maatregelen die zijn voorgesteld om die veiligheidsdoelstellingen voor RP4 te halen.

(48) Daarom is de Commissie van oordeel dat Luxemburg en Nederland de bevindingen in overweging 47 moeten aanpakken door de gerichte niveaus van veiligheidsbeheer voor de jaren 2025 tot en met 2028 voor respectievelijk de ANSP's ANALUX en LVNL te verbeteren, onder meer door aanvullende maatregelen te nemen, indien nodig.

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de milieudoelstellingen

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

(50) Op basis van de in overweging 49 bedoelde evaluatie betwijfelt de Commissie sterk of de door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland ingediende maatregelen om de milieuprestatiedoelstellingen van FABEC te bereiken, toereikend zijn om die doelstellingen daadwerkelijk te halen. Gezien de bevindingen van het PBO merkt de Commissie met name op dat de door Frankrijk voorgestelde maatregelen met betrekking tot de ANSP "DSNA" ontoereikend zijn om de gerichte verbeteringen van de vluchtefficiëntie in RP4 mogelijk te maken.

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

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de capaciteitsdoelstellingen

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

(53) Op basis van de in overweging 52 bedoelde evaluatie betwijfelt de Commissie sterk of de door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland ingediende maatregelen om de en-routecapaciteitsdoelstellingen van FABEC te bereiken, toereikend zijn om die en-route-capaciteitsdoelstellingen daadwerkelijk te halen. Gezien de bevindingen van het PBO merkt de Commissie met name op dat de door Duitsland voorgestelde maatregelen met betrekking tot de ANSP "DFS" ontoereikend zijn om effectief tegemoet te komen aan de in RP4 verwachte verkeersvraag.

(54) Daarom is de Commissie van mening dat FABEC aanvullende maatregelen moet nemen om zijn en-routecapaciteitsdoelstellingen voor RP4 te halen, bijvoorbeeld met betrekking tot de indienstname en opleiding van extra ATCO's, een efficiënter gebruik van middelen en samenwerkingsregelingen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Evaluatie van de capaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

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

(56) Wat België betreft, merkt de Commissie op dat de voorgestelde terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 leiden tot een aanzienlijke verslechtering van de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per jaar ten opzichte van RP3. De voorgestelde RP4-doelstellingen zijn namelijk vastgesteld op 0,94 minuut per vlucht, behalve voor het jaar 2027, waarvoor een doelstelling van 2,00 minuten per vlucht wordt voorgesteld, terwijl de werkelijke prestaties in 2024 0,28 minuut per vlucht bedroegen. Voorts werd vastgesteld dat deze terminalcapaciteitsdoelstellingen tot gevolg hebben dat de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht voor Brussels Airport aanzienlijk slechter is dan het door het PBO geconstateerde prestatieniveau van soortgelijke luchthavens.

(57) Wat Nederland betreft, merkt de Commissie op dat de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst in de laatste drie jaar van RP3 hoog was, tot 3,50 minuten per vlucht in 2024. De voorgestelde terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 zijn dan wel een verbetering ten opzichte van RP3, maar de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht voor Amsterdam Schiphol is nog steeds aanzienlijk slechter dan het door het PBO geconstateerde prestatieniveau van soortgelijke luchthavens.

(58) Daarom is de Commissie van oordeel dat België en Nederland de terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 verder moeten rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in de overwegingen 56 en 57, of die doelstellingen naar beneden moeten bijstellen.

Evaluatie van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

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

(60) Met betrekking tot de terminalheffingszone van België merkt de Commissie op dat de voorgestelde kostenefficiëntiedoelstellingen leiden tot een tendens van de bepaalde eenheidskosten van - 0,8 % in RP4. Er werd echter vastgesteld dat de gemiddelde bepaalde eenheidskosten voor RP4 voor de terminalluchtvaartnavigatiediensten op Brussels Airport naar schatting aanzienlijk hoger zijn dan de mediane bepaalde eenheidskosten van soortgelijke luchthavens die door het PBO zijn geïdentificeerd.

(61) Met betrekking tot de terminalheffingszone van Duitsland merkt de Commissie op dat de voorgestelde kostenefficiëntiedoelstellingen leiden tot een tendens van de bepaalde eenheidskosten van - 0,8 % in RP4. Er werd echter vastgesteld dat de gemiddelde bepaalde eenheidskosten voor RP4 voor de terminalluchtvaartnavigatiediensten op de luchthavens van München, Hamburg, Düsseldorf en Keulen-Bonn naar schatting aanzienlijk hoger zijn dan de mediane bepaalde eenheidskosten van de relevante groep van soortgelijke luchthavens.

(62) Met betrekking tot de terminalheffingszone van Nederland merkt de Commissie op dat de voorgestelde kostenefficiëntiedoelstellingen leiden tot een verslechterende tendens van de bepaalde eenheidskosten van + 0,4 % in RP4. Bovendien werd vastgesteld dat de gemiddelde bepaalde eenheidskosten voor RP4 voor de terminalluchtvaartnavigatiediensten op de luchthaven Amsterdam-Schiphol naar schatting aanzienlijk hoger zijn dan de mediane bepaalde eenheidskosten van de relevante groep van soortgelijke luchthavens.

(63) Daarom is de Commissie van oordeel dat België, Duitsland en Nederland hun terminalkostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 verder moeten rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in de overwegingen 60, 61 en 62, of die doelstellingen naar beneden moeten bijstellen.

Evaluatie van de stimuleringsregelingen voor en-route- en terminalcapaciteit

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

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

(66) Derhalve moeten België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland de in overweging 65 bedoelde capaciteitsstimuleringsregelingen zodanig herzien dat de maximale financiële nadelen die uit die stimuleringsregelingen voortvloeien, worden vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist op grond van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Volgens de Commissie zou deze herziening moeten leiden tot een maximaal financieel nadeel van 1 % of meer van de jaarlijkse bepaalde kosten.

3. BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT DENEMARKEN

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(67) De door Denemarken voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Denemarken	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**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) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Denemarken op het niveau van de heffingszone, namelijk - 1,6 % in RP4, beter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

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

(70) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Denemarken, namelijk 73,02 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 19,9 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (60,91 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt f), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(71) Voorts merkt de Commissie op dat Denemarken de in de overwegingen 69 en 70 bedoelde afwijkingen niet heeft gerechtvaardigd op grond van aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om capaciteitsdoelstellingen te bereiken of op grond van herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Denemarken voldoet derhalve niet aan de beoordelingscriteria van punt 1.4, d), i) en ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(72) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 67 tot en met 71 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Denemarken als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

4. **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT ESTLAND**

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(73) De door Estland voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Estland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Estland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 0,4 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(75) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Estland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 4,3 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(76) De Commissie merkt echter op dat Estland, als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, een aanzienlijk deel van de overvluchten die het voor de oorlog bediende, heeft verloren. Die afname van het verkeer heeft in de loop van RP4 nog steeds een aanzienlijke impact op de kostenefficiëntieprestaties van de ANSP van Estland en heeft met name een negatief effect op de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Estland, berekend over RP3 en RP4 samen.

(77) Daarom is het noodzakelijk en passend om, met het oog op het in overweging 75 bedoelde beoordelingscriterium, te onderzoeken of Estland zonder de in overweging 76 bedoelde omstandigheden aan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zou voldoen.

(78) Daartoe heeft de Commissie de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP3 en RP4 herberekend in het licht van het geraamde structurele verkeersverlies voor Estland als gevolg van de oorlog in Oekraïne, gemeten in en-routediensteenheden. Het resultaat van die herberekening is een aangepaste langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor Estland van - 2,4 %, die beter is dan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten van - 1,0 %. Derhalve wordt geconcludeerd dat Estland voldoet aan het in overweging 75 bedoelde beoordelingscriterium, na rekening te hebben gehouden met het effect van de aanzienlijke afname van het verkeer als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

(79) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Estland, namelijk 54,69 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 5,2 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (52,00 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt d), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(80) Voorts merkt de Commissie op dat Estland de in de overwegingen 74 en 79 bedoelde afwijkingen niet heeft gerechtvaardigd op grond van aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om capaciteitsdoelstellingen te bereiken of op grond van herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Estland voldoet derhalve niet aan de beoordelingscriteria van punt 1.4, d), i) en ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(81) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 73 tot en met 80 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Estland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

5. **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT GRIEKENLAND**

Beoordeling van de capaciteitsdoelstellingen

(82) De door Griekenland voor RP4 voorgestelde en-routecapaciteitsdoelstellingen, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht, en de overeenkomstige referentiewaarden in het operationeel netwerkplan van 2 juli 2024:

Griekenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referentiewaarden	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) De Commissie merkt op dat de door Griekenland voorgestelde capaciteitsdoelstellingen voor de jaren 2027, 2028 en 2029 gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden. Voor 2025 en 2026 zijn de voorgestelde capaciteitsdoelstellingen echter aanzienlijk hoger dan de referentiewaarden.

(84) De door Griekenland gepresenteerde maatregelen voor het behalen van de capaciteitsdoelstellingen omvatten de indienstname en opleiding door de ANSP van een groot aantal nieuwe ATCO's, waardoor het aantal voltijdequivalente operationele ATCO's in het luchtverkeersleidingscentrum toenemen met 35 % in de loop van RP4. Voorts is de ANSP van plan een nieuw ATM-systeem uit te rollen, zijn radarnetwerk te moderniseren, maatregelen voor de reorganisatie van het luchtruim uit te voeren en zijn procedures voor het beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit te verbeteren.

(85) Op basis van de evaluatie door het PBO merkt de Commissie op dat bepaalde relevante capaciteitsverbeteringsmaatregelen die zijn uiteengezet in het operationeel netwerkplan van 2 juli 2024 niet zijn opgenomen in het ontwerpprestatieplan van Griekenland. Dit kan leiden tot een capaciteitstekort tijdens RP4, ook in de jaren 2025 en 2026; voor deze jaren zijn de voorgestelde capaciteitsdoelstellingen hoger dan de overeenkomstige referentiewaarden.

(86) Griekenland verklaart in zijn ontwerpprestatieplan dat de capaciteitsdoelstellingen voor de kalenderjaren 2025 en 2026 niet konden worden vastgesteld in overeenstemming met de referentiewaarden in het operationeel netwerkplan van 2 juli 2024 omdat de STATFOR-verkeersprognose van oktober 2024 uitgaat van een meer optimistische groei van het luchtverkeer. Griekenland legt uit dat de ANSP in RP3 vertraging heeft opgelopen bij de uitvoering van zijn RP3-investeringsplan en bij de indienstname van ATCO's, wat heeft geleid tot operationele beperkingen op lokaal niveau. Griekenland beroept zich met name op de technische beperkingen in verband met de oude systemen die momenteel door de ANSP worden gebruikt en die volgens de planning pas later in de loop van RP4 zullen worden vervangen of gemoderniseerd.

(87) In het licht van de in punt 1.3 van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria is de Commissie echter van oordeel dat de informatie en bewijzen die door Griekenland in zijn ontwerpprestatieplan zijn verstrekt, onder meer ook met betrekking tot relevante lokale omstandigheden, de voorgestelde aanzienlijke verschillen tussen de capaciteitsdoelstellingen voor de jaren 2025 en 2026 en de overeenkomstige referentiewaarden niet rechtvaardigen. De Commissie is van mening dat Griekenland aanvullende maatregelen zou kunnen nemen om zijn capaciteitsdoelstellingen voor die jaren te verbeteren teneinde de negatieve gevolgen van de vertraagde indienstname van ATCO's en het niet uitvoeren van geplande investeringen in RP3 te beperken.

(88) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 82 tot en met 87 moeten de capaciteitsdoelstellingen van Griekenland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(89) De door Griekenland voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Griekenland	**Basis-waarde 2019**	**Basis-waarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Griekenland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 0,5 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(91) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Griekenland op het niveau van de heffingszone, namelijk - 1,3 % in RP3 en RP4, beter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(92) De Commissie merkt op dat de door Griekenland in zijn ontwerpprestatieplan gepresenteerde basiswaarde voor het jaar 2019 kostenaanpassingen ten belope van 19,5 miljoen EUR aan aanvullende kosten omvat, uitgedrukt in EUR 2022. Volgens de analyse van het PBO maakten die aanpassingen geen deel uit van de in het Griekse prestatieplan voor RP3 vastgestelde basiswaarde voor 2019 en heeft Griekenland die aanpassingen onvoldoende gemotiveerd in zijn ontwerpprestatieplan voor RP4.

(93) Daarom is het noodzakelijk om, met het oog op het in overweging 91 bedoelde beoordelingscriterium, te onderzoeken of Griekenland zonder de in overweging 92 bedoelde aanpassingen van de basiswaarde voor 2019 zou voldoen aan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten.

(94) Daartoe heeft de Commissie de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten van Griekenland in de loop van RP3 en RP4 herberekend door gebruik te maken van de basiswaarde voor 2019 die in het Griekse prestatieplan voor RP3 is opgenomen, in plaats van de aangepaste basiswaarde in het Griekse ontwerpprestatieplan voor RP4. Het resultaat van die herberekening is een aangepaste langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor Griekenland van + 0,1 %, wat slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten van - 1,0 %. Daarom wordt geconcludeerd dat Griekenland niet voldoet aan het in overweging 91 bedoelde beoordelingscriterium.

(95) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Griekenland voor 2024, namelijk 25,04 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 39,2 % lager is dan de gemiddelde basiswaarde (41,19 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt c), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(96) Voorts merkt de Commissie op dat Griekenland de in de overwegingen 90 en 91 bedoelde afwijkingen niet heeft gerechtvaardigd op grond van maatregelen voor het bereiken van capaciteitsdoelstellingen of herstructureringsmaatregelen in de zin van artikel 2, pun 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Griekenland voldoet derhalve niet aan de beoordelingscriteria van punt 1.4, d), i) en ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(97) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 89 tot en met 96 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Griekenland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de maatregelen ter verwezenlijking van de milieudoelstellingen

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

(99) Op basis van de in overweging 98 bedoelde evaluatie betwijfelt de Commissie of de door Griekenland voorgestelde maatregelen om zijn milieuprestatiedoelstellingen te halen, volstaan om die doelstellingen daadwerkelijk te bereiken. Gezien de bevindingen van het PBO merkt de Commissie met name op dat Griekenland zich er in het ontwerpprestatieplan niet toe heeft verbonden verschillende relevante maatregelen uit het ERNIP uit te voeren.

(100) Daarom is de Commissie van mening dat Griekenland de in het ontwerpprestatieplan gepresenteerde maatregelen voor de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen voor RP4 moet verbeteren, onder meer door zich te verbinden tot alle in het ERNIP uiteengezette operationele maatregelen en door de tenuitvoerlegging van grensoverschrijdende vrije luchtcorridors te versnellen.

6. **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT IERLAND**

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(101) De door Ierland voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Ierland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

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

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

(104) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Ierland, namelijk 27,29 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 4,0 % lager is dan de gemiddelde basiswaarde (28,43 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt b), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(105) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen 102 en 103 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, als bedoeld in de overwegingen 102 en 103, uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

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

a) de indienstname en opleiding van extra operationele ATCO's om tegemoet te komen aan de verwachte verkeerstoename tijdens RP4;

b) de indienstname van extra elektronicapersoneel voor de veiligheid van het luchtverkeer om de uitvoering van investeringsprojecten te ondersteunen, met name de geplande invoering van een nieuw ATM-systeem tijdens RP4;

c) de indienstname van extra personeel voor overheadondersteuning, zodat ATCO's kunnen worden vrijgesteld van niet-operationele taken en de ATCO-productiviteit kan worden verhoogd;

d) de aanschaf en uitrol van een nieuw ATM-systeem, dat aanzienlijke functionele en technische verbeteringen zal opleveren; het nieuwe ATM-systeem vervangt het huidige ATM-systeem van AirNav Ireland, dat al 17 jaar in gebruik is; in verband met het nieuwe ATM-systeem is AirNav Ireland ook van plan een nieuw ATM-noodsysteem in te voeren en de luchtverkeersleidingsgebouwen uit te breiden om de faciliteiten van het nieuwe ATM-systeem te testen;

e) de modernisering van de gebruikte radarinfrastructuur, met name door de vervanging van technische componenten die het einde van hun levensduur hebben bereikt;

f) de aanschaf van uitrusting en instrumenten om de veerkracht van de activiteiten te ondersteunen.

(107) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door Ierland gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging 106 bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen gelijk zijn aan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend. Volgens het PBO wordt Ierland echter niet geconfronteerd met grote capaciteitsgerelateerde problemen die aanzienlijke aanvullende kosten in RP4 zouden vergen.

(108) Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop Ierland zich beroept, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken ANSP of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd of de door Ierland gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4 te verwezenlijken.

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

(110) Voorts merkt de Commissie op dat Ierland in het ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(111) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 101 tot en met 110 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Ierland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

7. **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT LETLAND**

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(112) De door Letland voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Letland	**Basis-waarde 2019**	**Basis-waarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Letland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 10,9 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(114) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Letland op het niveau van de heffingszone, namelijk + 9,3 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(115) De Commissie merkt echter op dat Letland als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne een aanzienlijk deel van de overvluchten die het voor de oorlog bediende, heeft verloren. Die afname van het verkeer blijft in de loop van RP4 een aanzienlijke impact hebben op de kostenefficiëntieprestaties van de ANSP van Letland en heeft met name een negatief effect op de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Letland, berekend over RP3 en RP4 samen.

(116) Daarom is het noodzakelijk en passend om, met het oog op het in overweging 114 bedoelde beoordelingscriterium, te onderzoeken of Letland zonder de in overweging 115 bedoelde omstandigheden aan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zou voldoen.

(117) Daartoe heeft de Commissie de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP3 en RP4 herberekend in het licht van het geraamde structurele verkeersverlies voor Letland als gevolg van de oorlog in Oekraïne, gemeten in en-routediensteenheden. Het resultaat van die herberekening is een aangepaste langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor Letland van + 1,3 %, wat nog steeds slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten van - 1,0 %. Daarom wordt geconcludeerd dat Letland niet voldoet aan het in overweging 114 bedoelde beoordelingscriterium, zelfs na rekening te hebben gehouden met het effect van de aanzienlijke afname van het verkeer als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

(118) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Letland, namelijk 37,97 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 32,4 % lager is dan de gemiddelde basiswaarde (56,17 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt d), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(119) Voorts merkt de Commissie op dat Letland de in de overwegingen 113 tot en met 117 bedoelde afwijkingen niet heeft gerechtvaardigd op grond van aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om capaciteitsdoelstellingen te bereiken of op grond van herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Letland voldoet derhalve niet aan de beoordelingscriteria van punt 1.4, d), i) en ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(120) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 112 tot en met 119 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Letland als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

8. **BEVINDINGEN MET BETREKKING TOT SLOWAKIJE**

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(121) De door Slowakije voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Slowakije	**Basis-waarde 2019**	**Basis-waarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Slowakije op het niveau van de heffingszone, namelijk - 0,6 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(123) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Slowakije op het niveau van de heffingszone, namelijk + 0,4 % in RP3 en RP4, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(124) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Slowakije, namelijk 60,11 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 70,0 % hoger is dan de gemiddelde basiswaarde (35,35 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt c), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(125) Er moet worden onderzocht of de in de overwegingen 122, 123 en 124 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Daarom heeft de Commissie beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, als bedoeld in de overwegingen 122 en 123, uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringskosten in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

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

a) de indienstname en opleiding van extra operationele ATCO's om tegemoet te komen aan de verwachte verkeerstoename tijdens RP4; dit zal naar verwachting in de loop van RP4 resulteren in een totale toename met meer dan 10 % van het aantal operationele ATCO's in het luchtverkeersleidingscentrum van Bratislava;

b) de toepassing van een nieuw ATM-systeem, dat klaar is om toekomstige verbeteringen van de luchtruimcapaciteit mogelijk te maken;

c) de modernisering van infrastructuur en gebouwen om de operationele veerkracht te vergroten.

(127) Uit de evaluatie van het PBO blijkt dat de door Slowakije gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overweging 126 bedoelde capaciteitsmaatregelen in monetaire termen aanzienlijk lager zijn dan de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door het PBO zijn berekend. Voorts merkt de Commissie op dat bepaalde capaciteitsmaatregelen waarop Slowakije zich beroept, kunnen worden beschouwd als onderdeel van de normale activiteiten van de betrokken ANSP of mogelijk niet rechtstreeks zullen bijdragen tot de versterking van de luchtruimcapaciteit. Zonder nadere gedetailleerde informatie en analyse kan dus niet worden geconcludeerd of de door Slowakije gepresenteerde capaciteitsmaatregelen in hun geheel noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht voor de verwezenlijking van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4. Daarom merkt de Commissie op dat de waargenomen afwijkingen van de in de overwegingen 122 en 123 bedoelde Uniewijde kostenefficiëntietendensen niet uitsluitend kunnen worden toegeschreven aan de aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorgestelde capaciteitsmaatregelen.

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

(129) Voorts merkt de Commissie op dat Slowakije in het ontwerpprestatieplan geen herstructureringsmaatregelen heeft gepresenteerd die een afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten zouden rechtvaardigen overeenkomstig het criterium van punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(130) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 121 tot en met 129 moeten de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor de en-routeheffingszone van Slowakije als onverenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

9. **CONCLUSIES**

(131) In het licht van het voorgaande kunnen bepaalde prestatiedoelstellingen in het door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland ingediende FABEC-ontwerpprestatieplan en in de door Denemarken, Estland, Ierland, Griekenland, Letland en Slowakije ingediende ontwerpprestatieplannen niet als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 worden beschouwd.

(132) Overeenkomstig artikel 14, lid 3, tweede alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten de betrokken lidstaten uiterlijk drie maanden na de datum van vaststelling van dit besluit herziene ontwerpprestatieplannen bij de Commissie indienen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Commissie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De in de bijlage bij dit besluit vermelde prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland ingediende ontwerpprestatieplan voor functionele luchtruimblokken en in de door Denemarken, Estland, Ierland, Griekenland, Letland en Slowakije ingediende nationale ontwerpprestatieplannen, zijn onverenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode (RP4).

Artikel 2

Griekenland herziet zijn en-routecapaciteitsdoelstellingen voor 2025 en 2026, uitgedrukt als het gemiddelde aantal minuten en-route-vertraging per vlucht die wordt veroorzaakt door het beheer van de luchtverkeersstromen, om deze in overeenstemming te brengen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit die zijn vastgesteld in artikel 4 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688.

Wanneer in het operationeel netwerkplan van 2 juli 2024, dat is opgesteld overeenkomstig artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123, specifieke aanvullende maatregelen worden aanbevolen om de capaciteitsprestaties te verbeteren, wordt bij de herziening van de in de eerste alinea bedoelde capaciteitsprestatiedoelstellingen rekening gehouden met die maatregelen.

Artikel 3

België, Denemarken, Duitsland, Estland, Ierland, Griekenland, Letland, Luxemburg, Nederland en Slowakije herzien de voor hun en-routeheffingszones vastgestelde kostenefficiëntiedoelstellingen, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten, naar beneden.

Bij de herziening van hun ontwerp-kostenefficiëntiedoelstellingen moeten alle betrokken lidstaten:

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

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

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

Als de basiswaarde van de desbetreffende en-routeheffingszone voldoet aan het criterium van punt 1.4, c), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, ziet de betrokken lidstaat er, in afwijking van de eerste alinea, punt a), op toe dat de herziene kostenefficiëntiedoelstellingen ten minste verenigbaar zijn met de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten of met de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten.

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

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Estland, de Franse Republiek, Ierland, de Helleense Republiek, de Republiek Letland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Slowaakse Republiek.

Gedaan te Brussel, 16 mei 2025.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

BIJLAGE

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

1. **DOELSTELLINGEN IN HET DOOR BELGIË, DUITSLAND, FRANKRIJK, LUXEMBURG EN NEDERLAND INGEDIENDE FABEC-ONTWERPPRESTATIEPLAN**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone België-Luxemburg	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

En-routeheffingszone van Duitsland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

En-routeheffingszone van Nederland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN DENEMARKEN**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Denemarken	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**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. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN ESTLAND**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Estland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN GRIEKENLAND**

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

Griekenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Griekenland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN IERLAND**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Ierland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN LETLAND**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Letland	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **DOELSTELLINGEN IN HET ONTWERPPRESTATIEPLAN VAN SLOWAKIJE**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Slowakije	**Basiswaarde 2019**	**Basiswaarde 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**