Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/1040

23.5.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2025/1040

av den 16 maj 2025

om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Frankrike, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet

[delgivet med nr C(2025) 2930]

(Endast de danska, engelska, estniska, franska, grekiska, iriska, lettiska, nederländska, slovakiska och tyska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen) ([1]), särskilt artikel 11.3 c andra stycket,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 58.3,

efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet, och

av följande skäl:

1. BAKGRUND

(1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 11 i kommissionens förordning (EG) nr 549/2004 utarbeta planer, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för varje referensperiod för prestations- och avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa planer ska omfatta lokala prestationsmål som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den berörda referensperioden.

(2) De unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden (RP4, 2025–2029) fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 ([3]).

(3) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner för den fjärde referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2024. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 15 november 2024.

(4) Kommissionens bedömning i detta beslut grundar sig på de uppdaterade utkast till prestationsplaner för den fjärde referensperioden som lämnats in av Belgien, Danmark, Estland, Tyskland, Grekland, Frankrike, Irland, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien (*utkast till prestationsplaner*).

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 av den 12 juni 2024 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Organet för prestationsgranskning, som bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkasten till prestationsplaner.

(6) I enlighet med artikel 14.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ([4]) har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i utkasten till prestationsplanerna på grundval av de kriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och i förekommande fall med beaktande av lokala förhållanden.

(7) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de mål som de berörda medlemsstaterna har lämnat in avseende effektiviteten hos säkerhetsledningen för leverantörer av flygtrafiktjänster, på grundval av det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har därför undersökt om de föreslagna målen i utkasten till prestationsplaner säkerställer att säkerhetsledningens effektivitet är lika hög som eller högre än de unionstäckande prestationsmålen.

(8) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har överensstämmelsen hos de mål som de berörda medlemsstaterna har lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan bedömts på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. De föreslagna målen i utkasten till prestationsplaner har därför jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som anges i förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet av den 2 juli 2024, som utarbetats i enlighet med bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([5]) (ERNIP). Denna bedömning gjordes med beaktande av lokala förhållanden.

(9) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har överensstämmelsen hos de mål som de berörda medlemsstaterna har lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning bedömts på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. De föreslagna målen i utkasten till prestationsplaner har därför jämförts med de relevanta referensvärden som anges i den operativa planen för nätverket av den 2 juli 2024, som utarbetats i enlighet med artikel 9 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123. Denna bedömning gjordes med beaktande av lokala förhållanden.

(10) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen hos målen i utkasten till prestationsplanerna avseende den fastställda enhetskostnaden (DUC, *Determined Unit Cost*) för undervägsflygtrafiktjänster bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den fjärde referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under tredje referensperioden (2020–2024) och fjärde referensperioden (2020–2029) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

(11) I de fall kostnadseffektivitetsmålen underväg konstaterades inte överensstämma med kriterierna i punkterna 1.4 a, 1.4 b och 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 undersökte kommissionen vidare, mot bakgrund av de motiveringar och den dokumentation som lämnats i utkasten till prestationsplanerna, om en avvikelse kunde anses vara nödvändig och proportionerlig på grundval av punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Kommissionen har kompletterat bedömningen av utkasten till prestationsplanerna med en översyn av de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. När det gäller punkt 2.1 d vii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den inte, som en del av den översynen, har gjort någon detaljerad analys av de metoder som medlemsstaterna använt för att fördela kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster under den fjärde referensperioden. Kommissionen har därför i detta skede inte dragit några slutsatser om huruvida dessa metoder för kostnadsfördelning är förenliga med artikel 15.2 e och f i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([6]) och artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

2. SLUTSATSER ANGÅENDE BELGIEN, FRANKRIKE, TYSKLAND, LUXEMBURG OCH NEDERLÄNDERNA

(13) Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz har gemensamt utarbetat och antagit ett utkast till prestationsplan på nivån för det funktionella luftrumsblocket FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*).

(14) I detta beslut redogör kommissionen för sin bedömning av utkastet till FABEC:s prestationsplan med avseende på Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna. I egenskap av tredjeland som omfattas av prestations- och avgiftssystemet i enlighet med avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart ([7]) har kommissionen underrättat Schweiz separat om resultaten av bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan ([8]).

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen ([9])

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter

(15) De kostnadseffektivitetsmål som föreslagits för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,1 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

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

([8]) Kommissionens genomförandebeslut C(2025) 2923 av den 16 maj 2025 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Schweiz i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

([9]) Kommissionen fann att de prestationsmål för kostnadseffektivitet för Frankrikes avgiftszon för undervägsavgifter som ingår i utkastet till FABEC:s prestationsplan överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden. Därför görs inga påpekanden om dessa i detta beslut.

(17) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +1,1 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(18) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 104,26 euro, uttryckt i reala termer i 2022 års priser (*EUR2022*), är 10,8 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 94,13 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 e i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(19) Det är nödvändigt att undersöka huruvida de avvikelser som avses i skälen 16, 17 och 18 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida de observerade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader, som avses i skälen 16 och 17, uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(20) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgien och Luxemburg i utkastet till FABEC:s prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster, skeyes och *Maastricht Upper Area Control Centre* (MUAC), med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*). De föreslagna kapacitetsåtgärderna omfattar följande huvuddelar:

a) Skeyes och MUAC:s utbildning och rekrytering av nya flygledare, främst för att ersätta de flygledare som förväntas gå i pension under den fjärde referensperioden, men också för att ta hänsyn till den prognostiserade trafiktillväxten och moderniseringen av stödsystemet.

b) Skeyes förvärv och införande av ett nytt system för flygledningstjänst (ATM-system) under 2028, vilket kommer att leda till betydande funktionella och tekniska förbättringar. Det nya ATM-systemet kommer att ersätta skeyes nuvarande ATM-system, som har använts sedan 2009.

c) Skeyes införande av ett nytt planeringsverktyg som kommer att möjliggöra automatisk schemaläggning för flygledare, vilket kommer att leda till optimerad personalhantering och därmed sammanhängande operativa vinster.

d) MUAC:s utveckling och genomförande av nya verktyg och funktioner till stöd för verksamheten.

e) MUAC:s genomförande av strukturella förbättringar av luftrummets utformning och användning.

f) MUAC:s uppförande av en ny byggnad som ska inrymma ett nytt operativt rum med tillhörande kontor och faciliteter.

(21) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning är de ytterligare kostnader som rapporterats av Belgien och Luxemburg för de kapacitetsåtgärder som avses i skäl 20 betydligt lägre i monetära termer än de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrender som beräknats av organet för prestationsgranskning. Kommissionen konstaterar vidare att vissa kapacitetsåtgärder som Belgien och Luxemburg åberopar kan anses ingå i den normala verksamhet som bedrivs av de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster eller att de inte direkt bidrar till att förbättra luftrumskapaciteten. Det är således inte möjligt att utan ytterligare detaljerad information och analys avgöra om de kapacitetsåtgärder som Belgien och Luxemburg har lagt fram i sin helhet kan anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala prestationsmålen för den fjärde referensperioden. Kommissionen konstaterar därför att de observerade avvikelser från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna som avses i skälen 16 och 17 inte uteslutande kan hänföras till de ytterligare kostnader som härrör från de kapacitetsåtgärder som lagts fram.

(22) Belgien och Luxemburg bör således inte anses uppfylla det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(23) Kommissionen noterar vidare att Belgien och Luxemburg i utkastet till FABEC:s prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(24) På grundval av slutsatserna i skälen 15–23 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter

(25) De kostnadseffektivitetsmål som föreslagits för Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Tysklands trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 1,2 % under den fjärde referensperioden ligger i linje med den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(27) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Tysklands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,2 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(28) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Tysklands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 74,90 euro i EUR2022 är 29,9 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 57,66 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 a i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(29) Det är nödvändigt att undersöka huruvida de avvikelser som avses i skälen 27 och 28 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida den observerade avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl 27 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(30) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Tyskland i utkastet till FABEC:s prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster, DFS och MUAC, med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*). De föreslagna kapacitetsåtgärderna omfattar följande huvuddelar:

a) DFS:s och MUAC:s utbildning och rekrytering av nya flygledare: när det gäller DFS planeras denna åtgärd leda till en total ökning under den fjärde referensperioden med över 10 % av antalet flygledare i tjänst vid områdeskontrollcentralerna i Bremen, Karlsruhe, Langen och München, för att åtgärda den kapacitetsbrist som dessa områdeskontrollcentraler står inför. När det gäller MUAC planeras antalet flygledare i tjänst endast öka något under den fjärde referensperioden, men rekryteringen av nya flygledare kommer att ligga kvar på en betydande nivå för att kompensera för det stora antal flygledare som förväntas gå i pension under referensperioden.

b) DFS:s förvärv och införande av nya ATM-systemfunktioner för områdeskontrollcentralerna i Bremen och München. Dessa funktioner förväntas leda till operativa förbättringar av tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inbegripet förbättrad luftrumskapacitet.

c) MUAC:s och DFS:s initiativ, med avseende på områdeskontrollcentralen i Karlsruhe, att inrätta två georedundanta datacentraler som kan stödja och ersätta varandra med målet att stärka kvaliteten på flygtrafiktjänsterna.

d) DFS:s deltagande, tillsammans med sex andra leverantörer av flygtrafiktjänster, i ett samarbetsprogram som syftar till att utveckla ett gemensamt framtida ATM-system för de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster. DFS anser att det resulterande nya ATM-systemet skulle kunna införas vid områdeskontrollcentralen i Langen tidigast 2031, dvs. inte inom tidsramen för den fjärde referensperioden.

e) DFS:s införande av de tekniska system och den programvara som krävs för att uppfylla delfunktionaliteten ”AF6 – Initialt informationsutbyte för flygbana” enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/116 ([10]).

f) DFS:s genomförande av ändringar i sitt övervakningssystem och av ett nytt verktyg till stöd för en mer effektiv och dynamisk sektorsindelning av luftrummet.

g) MUAC:s utveckling och genomförande av nya verktyg och funktioner till stöd för verksamheten.

h) MUAC:s genomförande av strukturella förbättringar av luftrummets utformning och användning.

i) MUAC:s uppförande av en ny byggnad som ska inrymma ett nytt operativt rum med tillhörande kontor och faciliteter.

(31) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning är de ytterligare kostnader som rapporterats av Tyskland för de kapacitetsåtgärder som avses i skäl 30 betydligt lägre i monetära termer än den observerade avvikelsen från den långsiktiga unionstäckande kostnadseffektivitetstrend som beräknats av organet för prestationsgranskning.

(32) Kommissionen konstaterar vidare att vissa kapacitetsåtgärder som Tyskland åberopar kan anses ingå i den normala verksamhet som bedrivs av de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster eller att de inte direkt bidrar till att förbättra luftrumskapaciteten. Det är således inte möjligt att utan ytterligare detaljerad information och analys avgöra om de kapacitetsåtgärder som Tyskland har lagt fram i sin helhet kan anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala prestationsmålen för den fjärde referensperioden. Kommissionen konstaterar därför att de observerade avvikelser från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl 27 inte uteslutande kan hänföras till de ytterligare kostnader som härrör från de kapacitetsåtgärder som lagts fram.

(33) Tyskland bör således inte anses uppfylla det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(34) Kommissionen noterar vidare att Tyskland i utkastet till FABEC:s prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(35) På grundval av slutsatserna i skälen 25–34 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Nederländernas avgiftszon för undervägsavgifter

(36) De kostnadseffektivitetsmål som föreslagits för Nederländernas avgiftszon för undervägsavgifter för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/116 av den 1 februari 2021 om inrättande av det första gemensamma projektet till stöd för genomförandet av generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004, om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 och om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 (EUT L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Nederländernas avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångs-värde för 2019	Utgångs-värde för 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Nederländernas trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,3 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(38) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Nederländernas långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +2,3 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(39) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Nederländernas utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 104,60 euro i EUR2022 är 11,3 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 94,01 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 e i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(40) Det är nödvändigt att undersöka huruvida de avvikelser som avses i skälen 37–39 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida de observerade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 37 och 38 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(41) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Nederländerna i utkastet till FABEC:s prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster, LVNL och MUAC, med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*). De föreslagna kapacitetsåtgärderna omfattar följande huvuddelar:

a) LVNL:s och MUAC:s utbildning och rekrytering av nya flygledare, främst för att ersätta de flygledare som förväntas gå i pension under den fjärde referensperioden, men också för att ta hänsyn till den prognostiserade trafiktillväxten och moderniseringen av stödsystemet.

b) LVNL:s förbättring av sina utbildningsanläggningar och simulatorer för flygledare, för att öka utbildningskapaciteten och utbildningsresultaten.

c) LVNL:s uppgradering av sitt ATM-system, som enligt planerna ska möjliggöra framtida förbättringar av luftrumskapaciteten.

d) MUAC:s utveckling och genomförande av nya verktyg och funktioner till stöd för verksamheten.

e) MUAC:s genomförande av strukturella förbättringar av luftrummets utformning och användning.

f) MUAC:s uppförande av en ny byggnad som ska inrymma ett nytt operativt rum med tillhörande kontor och faciliteter.

(42) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning är de ytterligare kostnader som rapporterats av Nederländerna för de kapacitetsåtgärder som avses i skäl 41 betydligt lägre i monetära termer än de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrender som beräknats av organet för prestationsgranskning. Kommissionen konstaterar vidare att vissa kapacitetsåtgärder som Nederländerna åberopar kan anses ingå i den normala verksamhet som bedrivs av de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster eller att de inte direkt bidrar till att förbättra luftrumskapaciteten. Det är således inte möjligt att utan ytterligare detaljerad information och analys avgöra om de kapacitetsåtgärder som Nederländerna har lagt fram i sin helhet kan anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala prestationsmålen för den fjärde referensperioden. Kommissionen konstaterar därför att de observerade avvikelser från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna som avses i skälen 37 och 38 inte uteslutande kan hänföras till de ytterligare kostnader som härrör från de kapacitetsåtgärder som lagts fram.

(43) Nederländerna bör således inte anses uppfylla det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(44) Kommissionen noterar vidare att Nederländerna i utkastet till FABEC:s prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(45) På grundval av slutsatserna i skälen 36–44 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Nederländernas avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av åtgärder för att uppnå säkerhetsmålen

(46) I enlighet med punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan genom att se över åtgärderna för att uppnå säkerhetsmålen i den aktuella planen.

(47) På grundval av den översyn som avses i skäl 46 konstaterar kommissionen att utkastet till FABEC:s prestationsplan omfattar åtgärder för att uppnå prestationsmålen för säkerhet i syfte att uppnå de unionstäckande målen under 2029. Kommissionen konstaterar emellertid att de delmål för åren 2025–2028 som Luxemburg och Nederländerna har lagt fram för leverantörerna av flygtrafiktjänster ANALUX respektive LVNL trots dessa åtgärder är onormalt låga. Sådana låga delmål är inte motiverade med tanke på hur dessa leverantörer av flygtrafiktjänster faktiskt presterade under den tredje referensperioden och de åtgärder som lagts fram för att uppnå dessa säkerhetsmål under den fjärde referensperioden.

(48) Kommissionen anser därför att Luxemburg och Nederländerna bör ta itu med slutsatserna i skäl 47 genom att förbättra de eftersträvade säkerhetsledningsnivåerna för åren 2025–2028 för leverantörerna av flygtrafiktjänster ANALUX respektive LVNL, bland annat genom att vid behov vidta ytterligare åtgärder.

Översyn av åtgärder för att uppnå miljömålen

(49) I enlighet med punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan genom att se över åtgärderna för att uppnå miljömålen i den aktuella planen.

(50) På grundval av den översyn som avses i skäl 49 tvivlar kommissionen starkt på att de åtgärder som Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna har lagt fram för att uppnå FABEC:s prestationsmål för miljö är tillräckliga för att dessa mål faktiskt ska kunna uppnås. Med beaktande av de slutsatser som dragits av organet för prestationsgranskning konstaterar kommissionen i synnerhet att de åtgärder som Frankrike har lagt fram avseende leverantören av flygtrafiktjänster DSNA inte är tillräckliga för att möjliggöra de förbättringar av flygningseffektiviteten som eftersträvas under den fjärde referensperioden.

(51) Kommissionen anser därför att FABEC bör vidta ytterligare åtgärder för att uppnå sina miljömål för den fjärde referensperioden, till exempel genom att effektivt genomförande av luftrum med fria flygvägar och genomförande av gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar med ytterligare angränsande medlemsstater.

Översyn av åtgärder för att uppnå kapacitetsmålen

(52) I enlighet med punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan genom att se över åtgärderna för att uppnå kapacitetsmålen underväg i den aktuella planen.

(53) På grundval av den översyn som avses i skäl 52 tvivlar kommissionen starkt på att de åtgärder som Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna har lagt fram för att uppnå FABEC:s prestationsmål för kapacitet underväg är tillräckliga för att dessa mål faktiskt ska kunna uppnås. Med beaktande av de slutsatser som dragits av organet för prestationsgranskning konstaterar kommissionen i synnerhet att de åtgärder som Tyskland har lagt fram avseende leverantören av flygtrafiktjänster DFS inte är tillräckliga för att möta den förväntade trafikefterfrågan under den fjärde referensperioden.

(54) Kommissionen anser därför att FABEC bör vidta ytterligare åtgärder för att uppnå sina kapacitetsmål underväg för den fjärde referensperioden, till exempel när det gäller utbildning och rekrytering av ytterligare flygledare, effektivare resursanvändning och samarbetsarrangemang mellan leverantörer av flygtrafiktjänster.

Översyn av kapacitetsmål för terminaltjänster

(55) I enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan genom att se över de kapacitetsmål för terminaltjänster som fastställts med avseende på de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Det konstaterades att dessa mål ger upphov till betänkligheter.

(56) När det gäller Belgien konstaterar kommissionen att de föreslagna målen för terminalkapacitet för den fjärde referensperioden leder till en betydande försämring av den genomsnittliga ATFM-förseningen vid ankomst per år jämfört med den tredje referensperioden. De föreslagna målen för den fjärde referensperioden har fastställts till 0,94 minuter per flygning, med undantag för år 2027 då ett mål på 2,00 minuter per flygning föreslås, medan den faktiska prestanda som registrerades 2024 var 0,28 minuter per flygning. Det konstaterades vidare att de aktuella målen för terminalkapacitet leder till en betydligt sämre genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst per flygning för Bryssels flygplats jämfört med prestandanivån för liknande flygplatser som identifierats av organet för prestationsgranskning.

(57) När det gäller Nederländerna konstaterar kommissionen att den genomsnittliga ATFM-förseningen vid ankomst under de senaste tre åren av den tredje referensperioden låg på en hög nivå och uppgick till 3,50 minuter per flygning 2024. De föreslagna målen för terminalkapacitet för den fjärde referensperioden är visserligen en förbättring jämfört med den tredje referensperioden, men leder till en betydligt sämre genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst per flygning för Amsterdam Schiphol jämfört med prestandanivån för liknande flygplatser som identifierats av organet för prestationsgranskning.

(58) Kommissionen anser därför att Belgien och Nederländerna ytterligare bör motivera målen för terminalkapacitet för den fjärde referensperioden mot bakgrund av iakttagelserna i skälen 56 och 57, eller att de bör revidera ned dessa mål.

Översyn av kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(59) I enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av utkastet till FABEC:s prestationsplan genom att se över de kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster som fastställts med avseende på de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Det konstaterades att dessa mål ger upphov till betänkligheter.

(60) När det gäller Belgiens terminalavgiftszon konstaterar kommissionen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen leder till en trend för fastställda enhetskostnader på – 0,8 % under den fjärde referensperioden. Det konstaterades dock att den genomsnittliga fastställda enhetskostnaden för den fjärde referensperioden för terminaltjänster på Bryssels flygplats med betydande marginal beräknas vara högre än medianen för den fastställda enhetskostnaden för de liknande flygplatser som identifierats av organet för prestationsgranskning.

(61) När det gäller Tysklands terminalavgiftszon konstaterar kommissionen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen leder till en trend för fastställda enhetskostnader på – 0,8 % under den fjärde referensperioden. Det konstaterades dock att den genomsnittliga fastställda enhetskostnaden för den fjärde referensperioden för terminaltjänster på flygplatserna i München, Hamburg, Düsseldorf och Köln-Bonn med betydande marginal beräknas vara högre än medianen för den fastställda enhetskostnaden för den relevanta gruppen av liknande flygplatser.

(62) När det gäller Nederländernas terminalavgiftszon konstaterar kommissionen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen leder till en försämrad trend för fastställda enhetskostnader på +0,4 % under den fjärde referensperioden. Det konstaterades vidare att den genomsnittliga fastställda enhetskostnaden för den fjärde referensperioden för terminaltjänster vid flygplatsen Amsterdam-Schiphol med betydande marginal beräknas vara högre än medianen för den fastställda enhetskostnaden för den relevanta gruppen av liknande flygplatser.

(63) Kommissionen anser därför att Belgien, Tyskland och Nederländerna ytterligare bör motivera kostnadseffektivitetsmålen för terminaltjänster för den fjärde referensperioden mot bakgrund av iakttagelserna i skälen 60, 61 och 62, eller att de bör revidera ned dessa mål.

Översyn av incitamentssystem för undervägs- och terminalkapacitet

(64) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen sett över de incitamentssystem som ingår i utkastet till FABEC:s prestationsplan i syfte att stödja uppnåendet av kapacitetsmål (*incitamentssystem för kapacitet*). Det konstaterades att de incitamentssystem för kapacitet för den fjärde referensperioden som inrättats av Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna för undervägs- och terminaltjänster ger upphov till betänkligheter.

(65) Kommissionen konstaterar att FABEC:s incitamentssystem för undervägskapacitet och incitamentssystemen för terminalkapacitet i Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna, i enlighet med utkastet till FABEC:s prestationsplan, omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till endast 0,50 % av de fastställda kostnaderna. Med beaktande av expertutlåtandet från organet för prestationsgranskning anser kommissionen att de maximala ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem inte är förenliga med artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, enligt vilken sådana incitamentssystem ska ha ”väsentlig inverkan på intäkter som riskeras”.

(66) Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna bör således se över de incitamentssystem för kapacitet som avses i skäl 65 så att de maximala ekonomiska nackdelar som härrör från dessa incitamentssystem fastställs till en nivå som har en väsentlig inverkan på intäkter som riskeras, i enlighet med artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Enligt kommissionen bör en sådan revidering leda till en maximal ekonomisk nackdel på minst 1 % av de fastställda kostnaderna per år.

3. SLUTSATSER ANGÅENDE DANMARK

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(67) Danmarks föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Danmarks trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 1,6 % under den fjärde referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(69) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Danmarks långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,8 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(70) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Danmarks utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 73,02 euro i EUR2022 är 19,9 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 60,91 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 f i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(71) Kommissionen konstaterar vidare att Danmark inte har lagt fram någon motivering för de avvikelser som avses i skälen 69 och 70 med hänvisning till ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen eller omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Danmark bör således inte anses uppfylla de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 d i och ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(72) På grundval av slutsatserna i skälen 67–71 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

4. **SLUTSATSER ANGÅENDE ESTLAND**

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(73) Estlands föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Estlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Estlands trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,4 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(75) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Estlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +4,3 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(76) Kommissionen konstaterar emellertid att Estland till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har förlorat en betydande andel av de överflygningar som landet historiskt sett brukat betjäna. Denna trafikminskning fortsätter under den fjärde referensperioden och påverkar avsevärt kostnadseffektiviteten hos Estlands leverantör av flygtrafiktjänster och har i synnerhet en negativ inverkan på Estlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader, beräknad sammantaget för den tredje och den fjärde referensperioden.

(77) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 75 är det därför nödvändigt och lämpligt att undersöka huruvida Estland skulle uppfylla den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader om de omständigheter som avses i skäl 76 inte förelåg.

(78) I detta syfte har kommissionen gjort en ny beräkning av Estlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader under den tredje och den fjärde referensperioden mot bakgrund av Estlands uppskattade strukturella trafikförlust till följd av kriget i Ukraina, mätt i undervägstjänstenheter. Denna omräkning leder till en justerad långsiktig trend för fastställda enhetskostnader för Estland på – 2,4 %, vilket är bättre än den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader på – 1,0 %. Därför dras slutsatsen att Estland uppfyller det bedömningskriterium som avses i skäl 75 efter det att hänsyn tagits till effekten av den betydande trafikminskning som uppstått till följd av kriget i Ukraina.

(79) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Estlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 54,69 euro i EUR2022 är 5,2 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 52,00 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 d i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(80) Kommissionen konstaterar vidare att Estland inte har lagt fram någon motivering för de avvikelser som avses i skälen 74 och 79 med hänvisning till ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen eller omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Estland bör således inte anses uppfylla de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 d i och ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(81) På grundval av slutsatserna i skälen 73–80 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Estlands avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

5. **SLUTSATSER ANGÅENDE GREKLAND**

Bedömning av kapacitetsmålen

(82) Greklands föreslagna kapacitetsmål underväg för den fjärde referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket av den 2 juli 2024 lyder som följer:

Grekland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening underväg per flygning	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referensvärden	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som Grekland föreslagit för åren 2027, 2028 och 2029 är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden. De föreslagna kapacitetsmålen är dock betydligt högre än referensvärdena för åren 2025 och 2026.

(84) Bland de åtgärder som Grekland har lagt fram för att uppnå kapacitetsmålen ingår att leverantören av flygtrafiktjänster ska utbilda och rekrytera ett stort antal nya flygledare, vilket motsvarar över 4 miljoner euro och en total ökning med 35 % av antalet heltidsanställda flygledare vid områdeskontrollcentralen. Därutöver planerar leverantören av flygtrafiktjänster att införa ett nytt ATM-system, uppgradera sitt radarnätverk, genomföra åtgärder för att omorganisera luftrummet och förbättra förfarandena för lufttrafikflödes- och kapacitetshantering.

(85) Baserat på den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning konstaterar kommissionen att vissa relevanta kapacitetshöjande åtgärder som beskrivs i den operativa planen för nätverket av den 2 juli 2024 inte ingår i Greklands utkast till prestationsplan. Detta kan leda till en kapacitetsbrist under den fjärde referensperioden, även under åren 2025 och 2026, då de föreslagna kapacitetsmålen är högre än motsvarande referensvärden.

(86) Grekland anger i sitt utkast till prestationsplan att kapacitetsmålen för kalenderåren 2025 och 2026 inte kunde fastställas i linje med referensvärdena i den operativa planen för nätverket av den 2 juli 2024 på grund av den mer optimistiska lufttrafikökning som förutsågs i Statfors trafikprognos från oktober 2024. Grekland förklarar att leverantören av flygtrafiktjänster under den tredje referensperioden drabbades av förseningar i genomförandet av investeringsplanen för den tredje referensperioden och i rekryteringen av flygledare, vilket har lett till operativa begränsningar på lokal nivå. Grekland åberopar särskilt de tekniska begränsningar som är förknippade med de äldre system som leverantören av flygtrafiktjänster för närvarande använder och som planeras att ersättas eller moderniseras först senare under den fjärde referensperioden.

(87) Med tanke på de bedömningskriterier som anges i bilaga IV punkt 1.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 anser kommissionen dock att den information och bevisning som Grekland har lämnat i sitt utkast till prestationsplan, bland annat med avseende på relevanta lokala förhållanden, inte motiverar de föreslagna betydande avvikelserna mellan kapacitetsmålen för åren 2025 och 2026 och motsvarande referensvärden. Kommissionen anser att Grekland skulle kunna vidta ytterligare åtgärder för att förbättra kapacitetsmålen för dessa år i syfte att mildra de negativa effekterna av den försenade rekryteringen av flygledare och det uteblivna genomförandet av planerade investeringar under den tredje referensperioden.

(88) På grundval av slutsatserna i skälen 82–87 bör Greklands kapacitetsmål anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(89) Greklands föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Greklands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,5 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(91) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 1,3 % under den tredje och den fjärde referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(92) Kommissionen konstaterar att Greklands utgångsvärde för 2019 i utkastet till prestationsplan omfattar kostnadsjusteringar på 19,5 miljoner euro i form av ytterligare kostnader uttryckta i EUR2022. Enligt analysen från organet för prestationsgranskning ingick dessa justeringar inte i utgångsvärdet för 2019 i Greklands prestationsplan för den tredje referensperioden och har inte motiverats tillräckligt av Grekland i utkastet till prestationsplan för den fjärde referensperioden.

(93) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 91 är det därför nödvändigt att undersöka huruvida Grekland skulle uppfylla den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader om de justeringar av 2019 års basvärde som avses i skäl 92 inte hade gjorts.

(94) I detta syfte har kommissionen omräknat Greklands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader under den tredje och fjärde referensperioden genom att använda det utgångsvärde för 2019 som finns i Greklands prestationsplan för den tredje referensperioden i stället för det justerade utgångsvärdet i Greklands utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden. Denna omräkning leder till en justerad långsiktig trend för fastställda enhetskostnader för Grekland på +0,1 %, vilket är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader på – 1,0 %. Därför dras slutsatsen att Grekland inte uppfyller det bedömningskriterium som avses i skäl 91.

(95) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Greklands utgångsvärde för 2024 för den fastställda enhetskostnaden på 25,04 euro i EUR2022 är 39,2 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 41,19 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 c i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(96) Kommissionen konstaterar vidare att Grekland inte har lagt fram någon motivering för de avvikelser som avses i skälen 90 och 91 med hänvisning till åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen eller omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Grekland bör således inte anses uppfylla de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 d i och ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(97) På grundval av slutsatserna i skälen 89–96 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Greklands avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av åtgärder för att uppnå miljömålen

(98) I enlighet med punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat bedömningen av Greklands utkast till prestationsplan genom att se över åtgärderna för att uppnå miljömålen i den aktuella planen.

(99) På grundval av den översyn som avses i skäl 98 tvivlar kommissionen på att de åtgärder som Grekland har lagt fram för att uppnå sina prestationsmål för miljö är tillräckliga för att dessa mål faktiskt ska kunna uppnås. Med beaktande av de slutsatser som dragits av organet för prestationsgranskning konstaterar kommissionen i synnerhet att Grekland i utkastet till prestationsplan inte har åtagit sig att genomföra flera relevanta åtgärder som anges i ERNIP.

(100) Kommissionen anser således att Grekland bör förbättra åtgärderna för att uppnå sina miljömål för den fjärde referensperioden i utkastet till prestationsplan, bland annat genom att åta sig att vidta alla operativa åtgärder som anges i ERNIP och påskynda genomförandet av gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar.

6. SLUTSATSER ANGÅENDE IRLAND

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(101) Irlands föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +2,0 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(103) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +1,0 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(104) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 27,29 euro i EUR2022 är 4,0 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 28,43 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 b i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(105) Det är nödvändigt att undersöka huruvida de avvikelser som avses i skälen 102 och 103 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida de observerade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 102 och 103 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(106) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irland i utkastet till prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantören av flygtrafiktjänster AirNav Ireland med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*). De föreslagna kapacitetsåtgärderna omfattar följande huvuddelar:

a) Utbildning och anställning av ytterligare flygledare i tjänst för att hantera den förväntade trafikökningen under den fjärde referensperioden.

b) Anställning av ytterligare teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter för att stödja genomförandet av kapitalinvesteringsprojekt, särskilt det planerade genomförandet av ett nytt ATM-system under den fjärde referensperioden.

c) Anställning av ytterligare administrativ personal för att avlasta flygledarna från icke-operativa uppgifter och öka flygledarnas produktivitet.

d) Förvärv och införande av ett nytt ATM-system som kommer att medföra betydande funktionella och tekniska förbättringar. Det nya ATM-systemet kommer att ersätta AirNav Irelands nuvarande ATM-system, som har använts i 17 år. AirNav Ireland planerar i förbindelse med det nya ATM-systemet också att införa ett nytt ATM-system i form av beredskapssystem och att utvidga områdeskontrollcentralerna för att kunna testa och provanvända det nya ATM-systemets anläggningar.

e) Uppgradering av den radarinfrastruktur som används, särskilt genom att ersätta tekniska komponenter som har nått slutet av sin livscykel.

f) Förvärv av utrustning och verktyg till stöd för verksamhetens motståndskraft.

(107) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning skulle de ytterligare kostnader som rapporterats av Irland för de kapacitetsåtgärder som avses i skäl 106 i monetära termer täcka de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrender som beräknats av organet för prestationsgranskning. Enligt organet för prestationsgranskning står Irland dock inte inför några större kapacitetsrelaterade problem som skulle kräva betydande ytterligare kostnader under den fjärde referensperioden.

(108) Kommissionen konstaterar vidare att vissa kapacitetsåtgärder som Irland åberopar kan anses ingå i den normala verksamhet som bedrivs av den berörda leverantören av flygtrafiktjänster eller att de inte direkt bidrar till att förbättra luftrumskapaciteten. Det är således inte möjligt att utan ytterligare detaljerad information och analys avgöra om de kapacitetsåtgärder som Irland har lagt fram i sin helhet kan anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(109) Irland bör således inte anses uppfylla det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(110) Kommissionen noterar vidare att Irland i utkastet till prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(111) På grundval av slutsatserna i skälen 101–110 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Irlands avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

7. SLUTSATSER ANGÅENDE LETTLAND

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(112) Lettlands föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Lettlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +10,9 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(114) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +9,3 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande långsiktiga trenden på – 1,0 % under samma period.

(115) Kommissionen konstaterar emellertid att Lettland till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har förlorat en betydande andel av de överflygningar som landet historiskt sett brukat betjäna. Denna trafikminskning fortsätter under den fjärde referensperioden och påverkar avsevärt kostnadseffektiviteten hos Lettlands leverantör av flygtrafiktjänster och har i synnerhet en negativ inverkan på Lettlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader, beräknad sammantaget för den tredje och den fjärde referensperioden.

(116) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 114 är det därför nödvändigt och lämpligt att undersöka huruvida Lettland skulle uppfylla den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader om de omständigheter som avses i skäl 115 inte förelåg.

(117) I detta syfte har kommissionen gjort en ny beräkning av Lettlands långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader under den tredje och den fjärde referensperioden mot bakgrund av Lettlands uppskattade strukturella trafikförlust till följd av kriget i Ukraina, mätt i undervägstjänstenheter. Denna omräkning leder till en justerad långsiktig trend för fastställda enhetskostnader för Lettland på +1,3 %, vilket fortfarande ligger över den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader på – 1,0 %. Därför dras slutsatsen att Lettland inte uppfyller det bedömningskriterium som avses i skäl 114, även efter det att hänsyn tagits till effekten av den betydande trafikminskning som uppstått till följd av kriget i Ukraina.

(118) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Lettlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 37,97 euro i EUR2022 är 32,4 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 56,17 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 d i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(119) Kommissionen konstaterar vidare att Lettland inte har lagt fram någon motivering för de avvikelser som avses i skälen 113–117 med hänvisning till ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen eller omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Lettland bör således inte anses uppfylla de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 d i och ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(120) På grundval av slutsatserna i skälen 112–119 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Lettlands avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

8. **SLUTSATSER ANGÅENDE SLOVAKIEN**

Bedömning av kostnadseffektivitetsmålen

(121) Slovakiens föreslagna kostnadseffektivitetsmål underväg för den fjärde referensperioden och relaterade utgångsvärden lyder som följer:

Slovakiens avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Slovakiens trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,6 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.

(123) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Slovakiens långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +0,4 % under den tredje och den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(124) När det gäller bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Slovakiens utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 60,11 euro i EUR2022 är 70,0 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 35,35 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 c i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(125) Det är nödvändigt att undersöka huruvida de avvikelser som avses i skälen 122–124 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida de observerade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 122 och 123 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(126) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Slovakien i utkastet till prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantören av flygtrafiktjänster LPS med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*). De föreslagna kapacitetsåtgärderna omfattar följande huvuddelar:

a) Utbildning och anställning av ytterligare flygledare i tjänst för att hantera den förväntade trafikökningen under den fjärde referensperioden. Under den fjärde referensperioden planeras detta leda till en total ökning med över 10 % av antalet flygledare i tjänst vid områdeskontrollcentralen i Bratislava.

b) Införande av ett nytt ATM-system, som enligt planerna ska möjliggöra framtida förbättringar av luftrumskapaciteten.

c) Modernisering av infrastruktur och byggnader i syfte att öka den operativa motståndskraften.

(127) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning är de ytterligare kostnader som rapporterats av Slovakien för de kapacitetsåtgärder som avses i skäl 126 betydligt lägre i monetära termer än de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrender som beräknats av organet för prestationsgranskning. Kommissionen konstaterar vidare att vissa kapacitetsåtgärder som Slovakien åberopar kan anses ingå i den normala verksamhet som bedrivs av den berörda leverantören av flygtrafiktjänster eller att de inte direkt bidrar till att förbättra luftrumskapaciteten. Det är således inte möjligt att utan ytterligare detaljerad information och analys avgöra om de kapacitetsåtgärder som Slovakien har lagt fram i sin helhet kan anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala prestationsmålen för den fjärde referensperioden. Kommissionen konstaterar därför att de observerade avvikelser från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna som avses i skälen 122 och 123 inte uteslutande kan hänföras till de ytterligare kostnader som härrör från de kapacitetsåtgärder som lagts fram.

(128) Slovakien bör således inte anses uppfylla det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(129) Kommissionen noterar vidare att Slovakien i utkastet till prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(130) På grundval av slutsatserna i skälen 121–129 bör prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Slovakiens avgiftszon för undervägsavgifter anses vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

9. **SLUTSATSER**

(131) Mot bakgrund av ovanstående bör vissa prestationsmål i det utkast till FABEC:s prestationsplan som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna, och vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner som har lämnats in av Danmark, Estland, Irland, Grekland, Lettland och Slovakien, inte anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De prestationsmål som förtecknas i bilagan till detta beslut och som ingår i det utkast till prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna, och i de utkast till nationella prestationsplaner som har lämnats in av Danmark, Estland, Irland, Grekland, Lettland och Slovakien, är oförenliga med de unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden (RP4) som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Grekland ska se över sina kapacitetsmål underväg för 2025 och 2026, uttryckta i minuter genomsnittlig ATFM-försening underväg per flygning, så att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet som fastställs i artikel 4 i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

Om det i den operativa plan för nätverket av den 2 juli 2024 som utarbetats i enlighet med artikel 9 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 rekommenderas specifika ytterligare åtgärder för att förbättra kapacitetsprestandan ska hänsyn tas till dessa åtgärder vid översynen av de prestationsmål för kapacitet som avses i första stycket.

Artikel 3

Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien ska revidera ned de kostnadseffektivitetsmål som fastställts för deras avgiftszoner för undervägsavgifter, uttryckta som fastställd enhetskostnad.

När de reviderar sina kostnadseffektivitetsmål ska de medlemsstaterna

a) säkerställa att de reviderade kostnadseffektivitetsmålen överensstämmer med både den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader, som avses i punkt 1.4 a respektive 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317,

b) minska de fastställda kostnaderna i motsvarande grad, i synnerhet för kalenderåret 2029,

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

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

Om en medlemsstat i sitt reviderade utkast till prestationsplan som ska lämnas in i enlighet med artikel 14.3 andra stycket i genomförandeförordning (EU) 2019/317 åberopar en avvikelse enligt punkt 1.4 d i bilaga IV till den genomförandeförordningen, ska den säkerställa att en sådan avvikelse styrks med tillfredsställande information och motiveringar. Den berörda medlemsstaten ska särskilt visa att alla åtgärder som åberopas för att motivera en avvikelse från de unionstäckande kostnadseffektivitetsmålen endast avser ytterligare operativa resurser eller teknisk kapacitet som krävs för att uppnå kapacitetsmålen.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Estland, Irland, Republiken Grekland, Republiken Frankrike, Republiken Lettland, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna och Republiken Slovakien.

Utfärdat i Bryssel den 16 maj 2025.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål som konstaterats vara oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden

1. **MÅL I DET UTKAST TILL FABEC:s PRESTATIONSPLAN SOM HAR LÄMNATS IN AV BELGIEN, TYSKLAND, FRANKRIKE, LUXEMBURG OCH NEDERLÄNDERNA**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Nederländernas avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Estlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 GREKLANDS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Grekland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening underväg per flygning	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Greklands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 LETTLANDS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Lettlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års 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 SLOVAKIENS UTKAST TILL PRESTATIONSPLAN**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Slovakiens avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål och utgångsvärden inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckt som fastställd enhetskostnad (i reala termer, 2022 års priser)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**