UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2022/780 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

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 EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode, en met aanbevelingen voor de herziening van deze doelstellingen

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2313)

(Slechts de teksten in de Duitse, Franse en Italiaanse taal zijn authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat (hierna "de overeenkomst" genoemd) ([1]),

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") ([2]), en met name artikel 11, lid 3, punt c), tweede alinea,

Na raadpleging van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

Achtergrond

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties worden vastgesteld. Bovendien moeten de lidstaten krachtens artikel 10 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie ([3]), op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), bindende prestatiedoelstellingen vaststellen voor elke referentieperiode van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die prestatiedoelstellingen moeten verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen die door de Commissie zijn vastgesteld voor de betreffende referentieperiode. Het is de verantwoordelijkheid van de Commissie om, op basis van de in bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria, te beoordelen of de in de ontwerpprestatieplannen voorgestelde prestatiedoelstellingen verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

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

(3) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3) zijn aanvankelijk vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie ([4]). Aangezien die Uniewijde prestatiedoelstellingen en de vervolgens door de lidstaten en Zwitserland ingediende ontwerpprestatieplannen voor RP3 werden opgesteld vóór de uitbraak van de COVID-19-pandemie, kon daarin geen rekening worden gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvervoer.

([1]) PB L 114 van 30.4.2002, blz. 73.
([2]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.
([3]) 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).
([4]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie van 29 mei 2019 tot vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 (PB L 144 van 3.6.2019, blz. 49).

(4) Als reactie op de impact van de COVID-19-pandemie op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie ([5]) uitzonderlijke maatregelen voor RP3 vastgesteld, die afwijken van de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Krachtens artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 heeft de Commissie op 2 juni 2021 Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 van de Commissie ([6]) vastgesteld, waarin herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 worden vastgesteld op het gebied van veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie.

(5) Alle lidstaten en Zwitserland hebben ontwerpprestatieplannen met herziene lokale prestatiedoelstellingen voor RP3 opgesteld en vastgesteld; deze werden uiterlijk 1 oktober 2021 ter beoordeling bij de Commissie ingediend. Zwitserland heeft bij de Commissie zijn ontwerpprestatieplan op FAB-niveau ingediend, in dit geval op het niveau van het functionele luchtruimblok Europe Central ("Fabec"). Na controle van de volledigheid van het ontwerpprestatieplan voor Fabec heeft de Commissie Fabec verzocht om uiterlijk 17 november 2021 een geactualiseerd ontwerpprestatieplan in te dienen. De in dit besluit opgenomen beoordeling van de Commissie is gebaseerd op het geactualiseerde ontwerpprestatieplan van Fabec dat is ingediend door Zwitserland en de lidstaten die deel uitmaken van Fabec.

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

(7) Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de ontwerpprestatiedoelstellingen en bijbehorende elementen in het ontwerpprestatieplan van Fabec die rechtstreeks van toepassing zijn op de verlener van luchtvaartnavigatiediensten die is aangewezen om diensten te verlenen in het luchtruim van Zwitserland.

Aanpak van de beoordeling

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

(9) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de verenigbaarheid van de door Zwitserland ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, beoordeeld op basis van het criterium dat is vastgesteld in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de veiligheidsdoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen. De Commissie concludeerde dat de lokale veiligheidsprestatiedoelstellingen die zijn voorgesteld door Zwitserland en de lidstaten die deel uitmaken van Fabec, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, geen aanleiding geven tot bezorgdheid over hun verenigbaarheid met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.

(10) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door Zwitserland ingediende doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerpprestatieplan van Fabec voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn uiteengezet in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de milieudoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.

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

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

(11) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied milieu, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Het was dan ook niet passend voor de lidstaten en Zwitserland om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied milieu te herzien. In het licht daarvan werd de samenhang van de lokale milieuprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024. Op basis daarvan concludeerde de Commissie dat de lokale milieuprestatiedoelstellingen die zijn voorgesteld door Zwitserland en de lidstaten die deel uitmaken van Fabec, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, geen aanleiding geven tot bezorgdheid over hun verenigbaarheid met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.

(12) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door Zwitserland ingediende doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De in het ontwerpprestatieplan van Fabec voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden die zijn uiteengezet in het operationeel netwerkplan. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de en-routecapaciteitsdoelstellingen te bereiken, met name de beoordeling van de geplande grote investeringen en de beoordeling van de stimuleringsregeling(en) met betrekking tot de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.

(13) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied capaciteit, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Het was dan ook niet passend voor de lidstaten en Zwitserland om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. In het licht daarvan werd de samenhang van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024. Op basis daarvan concludeerde de Commissie dat de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen die zijn voorgesteld door Zwitserland en de lidstaten die deel uitmaken van Fabec, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, geen aanleiding geven tot bezorgdheid over hun verenigbaarheid met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.

(14) Wat de beoordeling van ontwerpcapaciteitsdoelstellingen betreft, voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling aangevuld met de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen van Zwitserland voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Aangezien deze ontwerpdoelstellingen geen aanleiding tot bezorgdheid hebben gegeven ten aanzien van Zwitserland, is het niet nodig om in dit besluit bevindingen daaromtrent op te nemen.

(15) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door Zwitserland ingediende doelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, beoordeeld op basis van de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP3 (derde referentieperiode), de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in de loop van RP2 en RP3 (2015-2024) en de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones waarin het operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergelijkbaar is. In de gevallen waarin de doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie 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 verder onderzocht of een afwijking noodzakelijk en evenredig kon worden geacht op basis van punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(16) Op basis daarvan concludeerde de Commissie dat de voorgestelde lokale kostenefficiëntieprestatiedoelstellingen voor de en-routeheffingszone van Zwitserland, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, geen aanleiding geven tot bezorgdheid over hun verenigbaarheid met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen; er zijn in dit besluit dan ook geen bevindingen vastgesteld hieromtrent.

(17) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Deze beoordeling werd aangevuld door de beoordeling van de in bijlage IV, punt 2, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde elementen, namelijk de kernfactoren en -parameters die aan de basis van die doelstellingen liggen, zoals gespecificeerd in punt 2.1, d), van die bijlage. Aangezien bepaalde kernfactoren en -parameters die aan die doelstellingen ten grondslag liggen, aanleiding gaven tot bezorgdheid met betrekking tot Zwitserland, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.

(18) Wat de beoordeling van ontwerpkostenefficiëntiedoelstellingen betreft, voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling aangevuld met de beoordeling van de ontwerpkostenefficiëntiedoelstellingen van Zwitserland voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Aangezien die ontwerpdoelstellingen aanleiding gaven tot bezorgdheid met betrekking tot Zwitserland, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.

(19) Met betrekking tot de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen heeft de Commissie haar beoordeling, overeenkomstig punt 2, f), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, aangevuld met een beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde ontwerpstimuleringsregelingen. In dat opzicht heeft de Commissie onderzocht of de ontwerpstimuleringsregelingen voldoen aan de inhoudelijke eisen van leden 1 en 3 van artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Aangezien die ontwerpstimuleringsregelingen aanleiding gaven tot bezorgdheid met betrekking tot Zwitserland, zijn de desbetreffende bevindingen uiteengezet in dit besluit.

Bijzondere overwegingen met betrekking tot de verkeersevolutie

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

(21) De voorspelde groei van het verkeer in RP3 zal in verscheidene lidstaten lager zijn dan de gemiddelde groei op het niveau van de Unie, en volgens de verwachtingen zullen de RP3-verkeersvolumes in een aantal van die lidstaten onder het niveau van vóór de pandemie blijven. De Commissie erkent dat het hierdoor moeilijker wordt voor deze lidstaten om de Uniewijde kostenefficiëntiedoelstellingen te halen, en heeft bij de beoordeling van elk ontwerpprestatieplan rekening gehouden met de lokale omstandigheden.

BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

(22) Met betrekking tot de beoordeling van de in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde kernfactoren en -parameters waarop de Fabec-ontwerpprestatiedoelstellingen voor Zwitserland op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie zijn gebaseerd, heeft de beoordeling van de Commissie geleid tot de volgende bevindingen met betrekking tot de bepaalde kosten en de toewijzing daarvan.

(23) Wat de bepaalde kosten betreft, merkt de Commissie op dat Zwitserland in het ontwerpprestatieplan van Fabec rapporteert dat de verlener van en-routeluchtvaartnavigatiediensten (Skyguide) wijzigingen heeft aangebracht met betrekking tot de kapitalisatieregels van Skyguide, die tot gevolg hebben dat zijn personeelskosten en exploitatiekosten stijgen en de afschrijvingskosten in de loop van RP3 dalen. In zijn advies aan de Commissie stelt het prestatiebeoordelingsorgaan dat deze wijziging de toepassing van het kostenrisicodelingsmechanisme kan verstoren met betrekking tot Zwitserland. De redenen en gevolgen van de toegepaste methode moeten dan ook verder worden toegelicht en gemotiveerd in het herziene ontwerpprestatieplan van Fabec, voor wat betreft hun verenigbaarheid met de relevante wettelijke bepalingen, met inbegrip van artikel 28, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(24) Met betrekking tot de kostentoerekening tussen en-route- en terminaldiensten voert Zwitserland een wijziging door in de toegepaste methode voor de behandeling van indirecte OPEX-kosten. De Commissie merkt echter op dat Zwitserland deze wijziging in de toewijzing van indirecte OPEX-kosten tussen en-route- en terminaldiensten niet heeft beschreven of gerechtvaardigd in het ontwerpprestatieplan van Fabec. De Commissie is daarom van mening dat dit verder moet worden toegelicht en gerechtvaardigd in het herziene ontwerpprestatieplan.

(25) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 21 tot en met 41 van Uitvoeringsbesluit C(2022) 2283 ([7]), werden de voorgestelde doelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Fabec, voor wat de en-routeheffingszone van België en Luxemburg betreft, beoordeeld als onverenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie. Derhalve moeten Zwitserland, België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland, die samen een ontwerpprestatieplan voor RP3 op FAB-niveau hebben opgesteld en ingediend, gezamenlijk een herzien ontwerpprestatieplan voor Fabec indienen waarin de in dit besluit en in Uitvoeringsbesluit C(2022) 2283 uiteengezette aanbevelingen aan bod komen.

Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

(26) De Commissie maakt zich zorgen over de door Zwitserland ingediende ontwerpprestatiedoelstellingen, zoals vastgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten, overeenkomstig punt 2, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(27) Ten eerste heeft de Commissie, op basis van de vergelijking tussen de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor RP3 en de tendens van de en-route-eenheidskosten, vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Zwitserland (+2,7 %) hoger is dan de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten van Zwitserland op het niveau van de heffingszone (–0,5 % tijdens RP3).

(28) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor de terminalheffingszone van Zwitserland (+2,7 % tijdens RP3) hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten in de loop van RP2 (–3,4 %). Dat verschil is schijnbaar te wijten aan aanzienlijke stijgingen van de bepaalde terminalkosten tijdens RP3, met name de overige exploitatiekosten en afschrijvingskosten.

(29) Ten derde stelt de Commissie vast, door de ontwerpdoelstellingen op het gebied van kostenefficiëntie te vergelijken met de prestaties van soortgelijke luchthavens tijdens RP3, dat de bepaalde eenheidskosten voor de luchthavens van Genève en Zurich aanzienlijk hoger worden geraamd dan de middelste bepaalde eenheidskosten van een relevante vergelijkingsgroep tijdens RP2 en RP3.

(30) De Commissie is derhalve van oordeel dat Zwitserland de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in overwegingen 26 tot en met 29, of de ontwerpdoelstellingen voor de bepaalde terminaleenheidskosten naar beneden moet bijstellen.

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

(31) Met betrekking tot de te evalueren elementen van punt 2.1, f), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de in het ontwerpprestatieplan van Fabec voorgestelde ontwerpstimuleringsregeling voor en-routecapaciteit een maximaal financieel voordeel omvat dat gelijk is aan het maximale financiële nadeel, die beide 0,5 % van de bepaalde kosten bedragen. De Commissie merkt ook op dat de stimuleringsregeling voor ontwerpterminalcapaciteit die door Zwitserland is voorgesteld in het ontwerpprestatieplan van Fabec, een maximaal financieel voordeel inhoudt dat gelijk is aan het maximaal financieel nadeel, welke allebei 0,5 % van de bepaalde kosten bedragen.

(32) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregelingen, dat 0,5 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

([7]) Uitvoeringsbesluit van de Commissie inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in de krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door België, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Cyprus, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië en Zweden ingediende ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode, en inzake de vaststelling van aanbevelingen voor de herziening van die doelstellingen.

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

CONCLUSIES

(34) Verwijzende naar Uitvoeringsbesluit C(2022) 2283 heeft de Commissie vastgesteld dat het door Zwitserland, als onderdeel van Fabec, ingediende ontwerpprestatieplan bepaalde prestatiedoelstellingen voor België en Luxemburg bevat die onverenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(35) Overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten Zwitserland en de Fabec-lidstaten hun herziene ontwerpprestatieplan uiterlijk drie maanden na de datum van vaststelling van dit besluit bij de Commissie indienen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Commissie.

(36) De Commissie zal vervolgens het herziene ontwerpprestatieplan in zijn geheel beoordelen overeenkomstig de procedure van artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 en kan, op basis van die beoordeling, om het even welk standpunt innemen met betrekking tot de herziene ontwerpprestatiedoelstellingen en andere elementen in de prestatieplannen waartegen geen bezwaren werden geuit in dit besluit.

(37) Overeenkomstig artikel 17 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten de in de meest recente versie van het ontwerpprestatieplan vastgestelde doelstellingen voorlopig worden toegepast tot de Commissie een besluit heeft genomen over de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen of herziene prestatiedoelstellingen, waarna Zwitserland en de Fabec-lidstaten hun definitieve prestatieplan moeten vaststellen.

(38) Met betrekking tot het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, heeft artikel 17 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 een retroactieve werking verleend aan de doelstellingen in het definitieve prestatieplan. Eventuele verschillen in inkomsten ten gevolge van de toepassing van eenheidstarieven die zijn berekend op basis van het ontwerpprestatieplan in plaats van op het definitieve prestatieplan, worden verrekend via latere aanpassingen van de eenheidstarieven tijdens RP3, die verder worden geregeld door de in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 vastgestelde uitzonderlijke maatregelen voor RP3. De Commissie zal dan ook geen conclusies trekken over de verenigbaarheid van de eenheidstarieven met artikel 29, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 alvorens de desbetreffende definitieve prestatieplannen zijn vastgesteld.

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

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

(41) De Commissie heeft Zwitserland geraadpleegd over de aanbevelingen in dit besluit, overeenkomstig artikel 19, lid 2, van de overeenkomst,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De prestatiedoelstellingen in het krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland ingediende ontwerpprestatieplan van Fabec, dat in de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2022) 2283 is opgenomen, zijn onverenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Zwitserse Bondsstaat.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie