BESLUIT (EU) 2022/771 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

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

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2292)

(Slechts de tekst in de Estse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

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

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de door Estland voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria 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.

BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid

(9) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de door Estland ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van het criterium in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld met 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.

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

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

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

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

Estland	**Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als uitvoeringsniveau, variërend van EASA-niveau A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatie-diensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
EANS	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	D	D	D	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	**C**

(11) De Commissie is tot de bevinding gekomen dat de door Estland voorgestelde ontwerpveiligheidsdoelstellingen voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (EANS) gelijk zijn aan de Uniewijde veiligheidsdoelstellingen voor elk van de kalenderjaren 2021 tot en met 2024.

(12) Zij merkt op dat in het door Estland ingediende ontwerpprestatieplan maatregelen zijn opgenomen waarmee EANS de lokale veiligheidsdoelen kan bereiken, met inbegrip van activiteiten in het kader van het nationale veiligheids-programma, deelname aan de Standard of Excellence Safety Maturity Study van Eurocontrol/CANSO en verdere acties in het kader van de veiligheidsstrategie van EANS.

(13) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 11 en 12, en gezien het feit dat de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 vastgestelde EU-wijde veiligheidsprestatiedoelstellingen uiterlijk in het laatste jaar van RP3, namelijk 2024, moeten zijn bereikt, moeten de ontwerpdoelstellingen in het door Estland ingediende ontwerpprestatieplan worden beoordeeld als verenigbaar met de EU-wijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu

(14) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door Estland ingediende doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium in punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Bijgevolg werden de in het ontwerpprestatieplan voorgestelde doelstellingen vergeleken met de relevante referentiewaarden voor de horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn vastgesteld in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk (ERNIP) dat beschikbaar was op het moment dat de herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 werden vastgesteld, dat wil zeggen op 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld door de beoordeling van de geplande maatregelen om de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 opgenomen milieudoelstellingen te bereiken.

(15) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied milieu, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Derhalve is de lidstaten niet gevraagd 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 prestatiedoel-stellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

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

	2021	2022	2023	2024
Ontwerp-en-route-milieudoelstellingen van Estland, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referentiewaarden voor Estland	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

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

(18) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Estland in zijn ontwerpprestatieplan diverse maatregelen heeft opgenomen om de lokale milieudoelstellingen te bereiken, waaronder een transitieplan voor prestatiegebaseerde navigatie (PBN) en de voortzetting van de grensoverschrijdende samenwerking met Finland in het kader van het FINEST-project.

(19) Voorts stelt de Commissie vast dat Estland reeds een vrije luchtcorridor (FRA) heeft ingevoerd tussen de vliegniveaus 95 en 660.

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

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit

(21) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door Estland ingediende doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium in punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Bijgevolg zijn de voorgestelde doelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Estland vergeleken met de relevante referentiewaarden in het operationeel netwerkplan dat beschikbaar was ten tijde van de vaststelling van de herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3, dat wil zeggen op 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 opgenomen capaciteitsdoelstellingen te bereiken.

(22) 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. Derhalve is de lidstaten niet gevraagd in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. Daarom moet de samenhang van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen worden beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

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

	2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen van Estland voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referentiewaarden voor Estland	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) De Commissie merkt op dat de door Estland voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(25) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Estland in zijn ontwerpprestatieplan maatregelen heeft opgenomen voor de verwezenlijking van de en-route-capaciteitsdoelstellingen, met name de voortzetting van de grensoverschrijdende samenwerking met Finland binnen het FINEST-project, dat een dynamische grensoverschrijdende sectorindeling mogelijk maakt.

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

Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(27) 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 van de ontwerp-en-routecapaciteitsdoelstellingen aangevuld met de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Deze ontwerpdoelstellingen bleken geen aanleiding te geven tot bezorgdheid ten aanzien van Estland.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

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

(29) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Die beoordeling is aangevuld met de evaluatie van de belangrijkste factoren en parameters die ten grondslag liggen aan de doelstellingen die zijn opgenomen in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(30) De door Estland voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van Estland	2014 basis-waarde	2019 basis-waarde	2020-20-21	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**25,1-6 EUR**	**32,1-3 EUR**	**60,1-9 EUR**	**34,8-0 EUR**	**30,5-7 EUR**	**29,9-7 EUR**

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

(32) Wat betreft het criterium in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Estland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +2,0 % per jaar in RP2 en RP3, minder gunstig is dan de Uniewijde langetermijntendens van -1,3 % in diezelfde periode.

(33) Wat betreft het criterium in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Estland voor de DUC van 32,13 EUR in reële termen in prijzen van 2017 (EUR2017) 19,8 % hoger ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkbare groep (26,81 EUR in EUR2017). De DUC van Estland is echter gunstiger dan de vergelijkingsgroep tijdens de referentieperiode en bereikt derhalve in 2024 een niveau dat 3,0 % lager is dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.

(34) De Commissie heeft verder onderzocht of de in de overwegingen 32 en 33 vastgestelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, op voorwaarde dat de waargenomen afwijking van de Uniewijde langetermijntendens van de DUC uitsluitend het gevolg is van extra bepaalde kosten van maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of van herstructureringsmaatregelen in de zin van artikel 2, lid 18, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(35) Wat betreft het criterium in punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, heeft de Commissie in het ontwerpprestatieplan van Estland geen informatie gevonden die erop wijst dat de in overweging 32 bedoelde afwijking van de Uniewijde langetermijntendens van de DUC uitsluitend te wijten zou zijn aan extra bepaalde kosten in verband met maatregelen die nodig zijn om de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen te halen. Estland voldoet derhalve niet aan het criterium in punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(36) Wat betreft het criterium in punt 1.4, d), ii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, heeft Estland in zijn ontwerpprestatieplan de kosten van het FINEST-project, in het kader van bilaterale samenwerking tussen de Estse en Finse verleners van luchtvaartnavigatiediensten met het oog op de invoering van dynamische grensoverschrijdende luchtverkeersdiensten, opgenomen als herstructureringskosten. De Commissie merkt op dat het FINEST-project tot doel heeft in het Estse en Finse luchtruim een vrije luchtcorridor zonder grenzen tot stand te brengen, een dynamische grensoverschrijdende sectorindeling van het luchtruim mogelijk te maken en synergieën tot stand te brengen door een gezamenlijke benutting en planning van middelen. Het FINEST-project omvatte reeds de uitvoering van een breed scala aan voorbereidende stappen om vóór eind 2022 van start te gaan met het verlenen van grensoverschrijdende diensten.

(37) Estland meldt dat het FINEST-project kosten met zich meebrengt in verband met personeel, opleidingsactiviteiten, reizen voor de uitvoering van projecten en nieuwe software en systemen. Estland benadrukt dat investeringen in de hardware en software van het ATM-systeem gedurende RP3 noodzakelijk zijn voor de FINEST-samenwerking, aangezien het project voorziet in de invoering van een uniform ATM-systeem in Estland en Finland.

(38) De Commissie erkent dat het FINEST-project naar verwachting aanzienlijke voordelen zal opleveren in termen van flexibiliteit, efficiëntie en kwaliteit van de dienstverlening en tegelijk de vertragingen bij het beheer van de luchtverkeersstromen tot een minimum zal beperken. De daaruit voortvloeiende financiële voordelen zijn door Estland gekwantificeerd in het kader van een kosten-batenanalyse; op basis daarvan verwacht Estland dat er een netto financieel voordeel voor luchtruimgebruikers zal ontstaan zodra het verkeer zich herstelt tot het niveau van vóór de pandemie.

(39) Op basis van de gedetailleerde analyse door het prestatiebeoordelingsorgaan van de door Estland gemelde maatregelen met betrekking tot het FINEST-project, is de Commissie van mening dat de kosten van dat project kunnen worden aangemerkt als herstructureringskosten in de zin van artikel 2, lid 18, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, omdat het project zal leiden tot een bedrijfsmodel en procedures voor een geïntegreerde verlening van grensoverschrijdende luchtvaartnavigatiediensten. Voorts heeft de Commissie, rekening houdend met de door het prestatiebeoordelingsorgaan verrichte evaluatie, vastgesteld dat de afwijking van de in overweging 32 bedoelde Uniewijde langetermijntendens van de DUC kan worden toegeschreven aan de herstructureringskosten die Estland in verband met het FINEST-project heeft gerapporteerd.

(40) In het licht van de overwegingen 36 tot en met 39 komt de Commissie tot de bevinding dat Estland voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).

(41) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 28 tot en met 40, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Estland worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

(42) Wat de beoordeling van ontwerpdoelstellingen voor en-routekostenefficiëntie 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 voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Deze ontwerpdoelstellingen bleken geen aanleiding te geven tot bezorgdheid ten aanzien van Estland.

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

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

(44) De Commissie merkt op dat de in het ontwerpprestatieplan van Estland voorgestelde stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit en de voorgestelde stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit voorzien in een maximaal financieel nadeel van 0,5 % van de bepaalde kosten en in een maximaal financieel voordeel van 0,0 % van die kosten.

(45) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, 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.

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

CONCLUSIES

(47) Op basis van de beoordeling in de overwegingen 10 tot en met 46 heeft de Commissie vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen in het door Estland ingediende ontwerpprestatieplan verenigbaar zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen.

(48) 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.

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

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Republiek Estland.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het door Estland krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 ingediende ontwerpprestatieplan en die verenigbaar zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode

PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID

Effectiviteit van het veiligheidsbeheer

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

PRESTATIEKERNGEBIED MILIEU

Gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerp-en-routemilieudoelstellingen van Estland, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referentiewaarden voor Estland	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen van Estland voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referentiewaarden voor Estland	0,01	0,03	0,03	0,03

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Estland	**2014 basis-waarde**	**2019 basis-waarde**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**25,1-6 EUR**	**32,1-3 EUR**	**60,1-9 EUR**	**34,8-0 EUR**	**30,5-7 EUR**	**29,9-7 EUR**