KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2017/259

af 13. februar 2017

om visse reviderede præstationsmål og passende foranstaltninger, der indgår i de nationale planer eller planerne for funktionelle luftrumsblokke, der er fremlagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, som ikke stemmer overens med de EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode, og om fastsættelse af forpligtelser vedrørende korrigerende foranstaltninger

(meddelt under nummer C(2017) 729)

(Kun den engelske, den franske, den græske, den italienske, den maltesiske, den nederlandske og den tyske udgave er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner ([2]), særlig artikel 15, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EF) nr. 549/2004 skal medlemsstaterne vedtage planer for nationale eller funktionelle luftrumsblokke (»FAB«), der indeholder bindende nationale mål eller mål for de funktionelle luftrumsblokke, hvormed der sikres overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål. I samme forordning fastsættes det endvidere, at Kommissionen skal vurdere disse måls overensstemmelse på grundlag af de vurderingskriterier, der nævnes i forordningens artikel 11, stk. 6, litra d). Der er fastsat detaljerede bestemmelser herfor i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

(2) EU-dækkende præstationsmål for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet for den anden referenceperiode (2015-2019) blev vedtaget ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/132/EU ([3]).

(3) Kommissionen vedtog den 2. marts 2015 gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/347 ([4]) om uoverensstemmelse mellem visse mål i de oprindelige præstationsplaner og de EU-dækkende præstationsmål samt om fremsættelse af henstillinger om revision af disse mål. Denne afgørelse var rettet til Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Tyskland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Kroatien, Italien, Cypern, Luxembourg, Ungarn, Malta, Nederlandene, Østrig, Portugal, Rumænien, Slovenien og Slovakiet og krævede revisioner af mål for de centrale præstationsområder kapacitet og/eller omkostningseffektivitet.

(4) Den 2. juli 2015 havde Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Tyskland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Kroatien, Italien, Cypern, Luxembourg, Ungarn, Malta, Nederlandene, Østrig, Portugal, Rumænien, Slovenien og Slovakiet fremlagt reviderede planer for nationale eller funktionelle luftrumsblokke, herunder reviderede præstationsmål. Den 4. februar 2016 fremlagde Spanien og Portugal en ændring til planen for funktionelle luftrumsblokke med yderligere reviderede præstationsmål.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.
([2]) EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1.
([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/132/EU af 11. marts 2014 om fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnet og varslingstærskelværdier for den anden referenceperiode 2015-19 (EUT L 71 af 12.3.2014, s. 20).
([4]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/347 af 2. marts 2015 om uoverensstemmelse mellem visse mål i de nationale planer eller planerne for funktionelle luftrumsblokke, der er fremlagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode og om fremsættelse af henstillinger om revision af disse mål (EUT L 60 af 4.3.2015, s. 48).

(5) Den 15. oktober 2015 forelagde præstationsvurderingsorganet, som har til opgave at bistå Kommissionen ved gennemførelsen af præstationsordningen i henhold til artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, sin vurderingsrapport for Kommissionen.

(6) Vurderingen af de reviderede præstationsmåls overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål er foretaget på grundlag af de samme vurderingskriterier og -metoder, der blev anvendt ved vurderingen af de oprindeligt fremlagte præstationsmål, idet der er taget hensyn til eventuelle passende foranstaltninger, som de berørte medlemsstater har truffet for at sikre overensstemmelse mellem præstationsmålene og de EU-dækkende præstationsmål.

(7) Med hensyn til det centrale præstationsområde kapacitet er der i overensstemmelse med princippet i punkt 4 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 foretaget en vurdering af overensstemmelsen af de af medlemsstaterne fremlagte reviderede mål for overflyvnings-ATFM-forsinkelse ved at anvende de respektive FAB-referenceværdier for kapacitet, som er beregnet af netadministratoren og fastsat i den seneste version af netoperationsplanen (2014-2018/19) (»netoperationsplanen«), og som, når de anvendes, sikrer, at det EU-dækkende præstationsmål nås. Denne vurdering har vist, at målene, der er fremlagt af Belgien, Luxembourg, Frankrig, Tyskland og Nederlandene for FABEC og af Cypern, Grækenland, Italien og Malta for Blue Med FAB, ikke er blevet revideret og ikke er i overensstemmelse med de respektive referenceværdier og derfor ikke stemmer overens med det pågældende EU-dækkende præstationsmål. Derudover er de passende foranstaltninger truffet af medlemsstaterne, der er nævnt i denne betragtning, utilstrækkelige, da de ikke indeholder konkrete tidsfrister med specifikke milepæle og således ikke stemmer overens med revisionen af de mål, der skal nås.

(8) Med hensyn til det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet er der i overensstemmelse med principperne i punkt 5 sammenholdt med punkt 1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 foretaget en vurdering af de af medlemsstaterne fremlagte mål udtrykt i fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger ved at tage højde for tendensen for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode og den samlede periode (første og anden referenceperiode 2012-2019), antallet af tjenesteenheder (trafikprognose) samt niveauet for fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger sammenlignet med medlemsstater, der har lignende operationelle og økonomiske vilkår. Denne vurdering har vist, at de reviderede mål, der er fremlagt af Frankrig, Tyskland og Nederlandene for FABEC, af nedenstående årsager stadig ikke er i overensstemmelse med det relevante EU-dækkende præstationsmål. Derudover er de passende foranstaltninger truffet af medlemsstaterne, der er nævnt i denne betragtning, utilstrækkelige, da de ikke indeholder konkrete tidsfrister med specifikke milepæle og således ikke stemmer overens med revisionen af de mål, der skal nås.

(9) Frankrig har baseret sine reviderede mål på en planlagt nedbringelse af de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode med gennemsnitligt 1,1 % om året. Dette er væsentligt under målet om en nedbringelse af de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger på EU-niveau i den anden referenceperiode (– 3,3 % om året). Dertil kommer, at de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) ikke aftager i lighed med tendensen på EU-niveau (– 0,4 % sammenlignet med – 1,7 %). Det reviderede mål for 2019 er baseret på planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger, som svarer til de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i medlemsstater med operationelle og økonomiske vilkår, der ligner Frankrigs, men ligger omtrent 22 % over det EU-dækkende præstationsmål i 2019. Derudover ligger de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i 2015 7,9 % over de faktiske omkostninger i 2014. Desuden har Frankrig ved revideringen af sine mål ikke nedjusteret de fastlagte overflyvningsomkostninger og kun opjusteret den forventede trafik udtrykt i tjenesteenheder.

(10) Tyskland har baseret sine reviderede mål på en planlagt nedbringelse af de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode med gennemsnitligt 3,5 % om året. Dette er lidt over målet om en nedbringelse af de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger på EU-niveau i den anden referenceperiode (– 3,3 % om året). De fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) aftager imidlertid ikke i lighed med tendensen på EU-niveau (– 0,8 % sammenlignet med – 1,7 %). Målet for 2019 er baseret på de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i 2019, som er væsentligt over (+ 12,6 %) de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i medlemsstater med operationelle og økonomiske vilkår, der ligner Tysklands, og ligger omtrent 34 % over det EU-dækkende præstationsmål i 2019. Derudover ligger de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i 2015 3,9 % over de faktiske omkostninger i 2014.

(11) Nederlandene har baseret sine reviderede mål på en planlagt nedbringelse af de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode med gennemsnitligt kun 0,4 % om året. Dette er væsentligt under målet om en nedbringelse af de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger på EU-niveau i den anden referenceperiode (– 3,3 % om året). Dertil kommer, at de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) ikke aftager i lighed med tendensen på EU-niveau (– 0,2 % sammenlignet med – 1,7 %). Det reviderede mål for 2019 er baseret på planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger, som ligger lidt over (+ 1,3 %) de gennemsnitlige fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i medlemsstater med operationelle og økonomiske vilkår, der ligner Nederlandenes, og omtrent 19 %

over det EU-dækkende præstationsmål i 2019. Derudover ligger de planlagte fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i 2015 3,4 % over de faktiske omkostninger i 2014. Desuden har Nederlandene ved revideringen af sine mål ikke nedjusteret de fastlagte overflyvningsomkostninger og heller ikke revideret den forventede trafik udtrykt i tjenesteenheder.

(12) Kommissionen bør derfor vedtage en afgørelse om de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som de berørte medlemsstater skal træffe for at sikre, at deres nationale tilsynsmyndigheder fremlægger forslag om reviderede præstationsmål for at rette op på de resterende uoverensstemmelser, der er konstateret i nærværende afgørelse. Forslag til sådanne korrigerende foranstaltninger bør i overensstemmelse med artikel 15, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 præciseres i lyset af årsagerne til de konstaterede mangler og de relevante EU-dækkende præstationsmål. I henhold til forordning (EF) nr. 549/2004 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 bør de berørte medlemsstater ud over at træffe korrigerende foranstaltninger underrette Kommissionen om de elementer, der viser disse foranstaltningers overensstemmelse med denne afgørelse. Begge bør være meddelt Kommissionen senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse.

(13) For at rette op på uoverensstemmelserne med hensyn til det centrale præstationsområde kapacitet bør det sikres, at de korrigerende foranstaltninger fører til reviderede præstationsmål, der stemmer overens med FAB-referenceværdierne for kapacitet som fastsat i netoperationsplanen. Det drejer sig navnlig om følgende områdekontrolcentraler (ACC'er): Maastricht UAC (Tyskland, Belgien, Luxembourg, Nederlandene), Bordeaux, Brest, Marseille og Reims (Frankrig) for FABEC, Nicosia (Cypern), Athen og Makedonien (Grækenland) for Blue Med FAB.

(14) For at rette op på uoverensstemmelserne med hensyn til det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet bør det sikres, at de korrigerende foranstaltninger fører til reviderede præstationsmål.

(15) Udvalget for det Fælles Luftrum har ikke afgivet udtalelse. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Appeludvalget har ikke afgivet udtalelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Præstationsmålene for de centrale præstationsområder kapacitet og omkostningseffektivitet, der er opført i bilag I, og de passende foranstaltninger, der indgår i de reviderede præstationsplaner, der er fremlagt i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, stemmer ikke overens med de EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse 2014/132/EU.

Artikel 2

Belgien, Luxembourg, Frankrig, Tyskland og Nederlandene træffer for FABEC samt Cypern, Italien, Grækenland og Malta træffer for Blue Med FAB korrigerende foranstaltninger vedrørende deres præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet under hensyntagen til forslagene i del A i bilag II.

Artikel 3

Frankrig, Tyskland og Nederlandene træffer for FABEC korrigerende foranstaltninger vedrørende deres præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet under hensyntagen til forslagene i del B i bilag II.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien, Forbundsrepublikken Tyskland, Den Hellenske Republik, Den Franske Republik, Den Italienske Republik, Republikken Cypern, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Malta og Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. februar 2017.

På Kommissionens vegne

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen

BILAG I

Præstationsmål for de centrale præstationsområder kapacitet og omkostningseffektivitet, der indgår i de reviderede planer for nationale eller funktionelle luftrumsblokke, der er fremlagt i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, og som ikke stemmer overens med de EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode

Det centrale præstationsområde kapacitet

Overflyvnings-ATFM-forsinkelse i min./flyvning

Medlemsstat	FAB	FAB-mål for overflyvningskapacitet				
		2015	2016	2017	2018	2019
Belgien/Luxembourg	FABEC	**0,48**	**0,49**	**0,48**	**0,47**	**Stemmer overens (0,43)**
Frankrig						
Tyskland						
Nederlandene						
[Schweiz]						
Cypern	Blue Med	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Grækenland						
Italien						
Malta						

Det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

Forklaring

Forkortelse	Punkt	Enheder
(A)	Fastlagte overflyvningsomkostninger i alt	(i nominelle værdier og national valuta)
(B)	Inflationsrate	(%)
(C)	Inflationsindeks	(100 = 2009)
(D)	Fastlagte overflyvningsomkostninger i alt	(i reelle 2009-priser og national valuta)
(E)	Overflyvningstjenesteenheder i alt	(TSU'er)
(F)	Fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger	(i reelle 2009-priser og national valuta)

FABEC

Afgiftszone: Frankrig — valuta: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Afgiftszone: Frankrig — valuta: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Afgiftszone: Tyskland — valuta: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Afgiftszone: Nederlandene — valuta: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

BILAG II

Forslag til korrigerende foranstaltninger

A. **Det centrale præstationsområde kapacitet**

Nedenstående er forslag til korrigerende foranstaltninger for det centrale præstationsområde kapacitet på områdekontrolcentral (ACC) -niveau for at afhjælpe de underliggende årsager til manglende kapacitet.

Blue Med FAB

Cypern (ACC Nicosia)

Årsager til manglende kapacitet: Ufleksibel anvendelse af personale, lav sektorkapacitet, manglende fleksibilitet i sektorkonfigurationer, manglende fleksibilitet i åbningsordning, mangelfuld gennemførelse af foranstaltninger til kapacitetsforbedring, der er fastlagt i kapacitetsplanen.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Fremskyndelse af gennemførelsen af en ny organisation for luftfartstjenesteudøveren

2) Udarbejdelse af en ny plan for præstationer for at tilvejebringe den nødvendige kapacitet under hensyntagen til:

   a) Gennemførelse af forslag til omstrukturering af sektorerne

   b) Nye vurderinger af sektorkapaciteten

3) Gennemførelse af:

   a) Fleksible arbejdsskemaer, der muliggør en bedre tilpasning mellem trafikefterspørgsel og sektoråbningstider

   b) Fleksible konfigurationsåbninger, alt efter trafikstrømmene

4) Forbedrede teknikker for lufttrafik- og kapacitetsregulering (ATFCM).

I sin præstationsplan angav Cypern, at der ikke kunne forventes forbedringer af de samlede præstationer, før de institutionelle ændringer, der er nødvendige for oprettelsen af en ny organisation for luftfartstjenesteudøveren, er gennemført. Det foreslås derfor, at Cypern gennemfører disse ændringer så hurtigt som muligt.

Grækenland (ACC Athen og Makedonien)

Årsager til manglende kapacitet: Manglende investeringer i flyvekontrol, utilstrækkelig rekruttering af flyveledere.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Gennemførelse af foranstaltninger til forbedring af præstationerne gennem en mulig adskillelse af luftfartstjenesteudøveren fra staten

2) Omorganisering af luftfartstjenesteudøveren for at muliggøre en rettidig udarbejdelse og gennemførelse af driftsplaner og ansættelse af personale

3) Udarbejdelse af en omfattende omstruktureringsplan for at indføre nye teknikker til at forbedre fleksibilitet, sæsonbestemte konfigurationsændringer og fleksible arbejdsskemaer.

FABEC

Tyskland, Belgien, Luxembourg, Nederlandene (ACC Maastricht UAC)

Årsager til manglende kapacitet: Manglende kapacitet på sektorgruppeniveau efter uventede ændringer i trafikmønstrene i 2015. Der vil sandsynligvis ikke blive opnået kapacitetsforbedringer som følge af FABEC-luftrumsprojekter i løbet af planlægningsperioden.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Forbedret uddannelse af flyveledere, hvilket muliggør en bedre tilpasning mellem trafikefterspørgsel og sektoråbningstider på sektorgruppeniveau

2) Udarbejdelse og gennemførelse af forslag til omstrukturering af sektorerne

3) Gennemførelse af planlagte forbedringer af lufttrafikstyringssystemet (ATM).

Frankrig (ACC Bordeaux)

Årsager til manglende kapacitet: Uddannelse i og gennemførelse af et nyt ATM-system — ERATO.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Forbedrede ATFCM-teknikker

2) Fleksibel overgangsplan for det nye ATM-system, koordineret med netadministratoren, herunder passende foranstaltninger til begrænsning af forstyrrelser.

Frankrig (ACC Brest)

Årsager til manglende kapacitet: Uddannelse i og gennemførelse af et nyt ATM-system — ERATO, sektoropdeling og sektoråbningsordninger kan tilpasses bedre til trafikefterspørgslen.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Gennemførelse af forslag til omstrukturering af sektorerne

2) Fleksible arbejdsskemaer, der muliggør en bedre tilpasning mellem trafikefterspørgsel og sektoråbningstider

3) Fleksible konfigurationsåbninger, alt efter trafikstrømmene

4) Forbedrede ATFCM-teknikker.

Frankrig (ACC Marseille)

Årsager til manglende kapacitet: Manglende kapacitet i weekender som følge af manglende tilpasning af sektoråbningsordninger, uddannelse i og gennemførelse af et nyt ATM-system — 4Flight (2017-2019).

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Fleksible arbejdsskemaer, der muliggør en bedre tilpasning mellem trafikefterspørgsel og sektoråbningstider, særligt i weekender

2) Fleksible konfigurationsåbninger, alt efter trafikstrømmene

3) Forbedrede ATFCM-teknikker

4) Foranstaltninger til udformning af ruter og sektoropdeling, med fokus på samspillet med ACC Barcelona

5) Fleksibel overgangsplan for det nye ATM-system, koordineret med netadministratoren, herunder passende afbødende foranstaltninger.

Frankrig (ACC Reims)

Årsager til manglende kapacitet: Uddannelse i og gennemførelse af et nyt ATM-system — 4Flight (2017-2019), trafikfordeling med højere trafikefterspørgsel på de korteste ruter, manglende forudsigelighed hvad angår trafikefterspørgslen i visse sektorer.

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Foranstaltninger til udformning af ruter og sektoropdeling

2) Fleksible arbejdsskemaer, der muliggør en bedre tilpasning mellem trafikefterspørgsel og sektoråbningstider

3) Fleksible konfigurationsåbninger, alt efter trafikstrømmene

4) Forbedrede ATFCM-teknikker.

5) Fleksibel overgangsplan for det nye ATM-system, koordineret med netadministratoren, herunder passende afbødende foranstaltninger

Opgraderinger af ATM-systemet i Frankrig er nødvendige for at opnå langsigtede forbedringer, og det foreslås derfor, at Frankrig forbedrer præstationerne gennem en bedre planlægning af den gradvise gennemførelse af det nye system.

B. **Det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet**

Nedenstående er forslag til korrigerende foranstaltninger for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, der kan gennemføres på kort sigt, under hensyntagen til det indbyrdes samspil med de øvrige centrale præstationsområder og væsentlig investeringskapacitet på systemniveau. Forslagene fokuserer på tre punkter, der kan forbedres, nemlig trafikprognosen, egenkapitalforrentningen og gældsrenten.

Frankrig

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Trafik: Allerede i juli 2015 opjusterede Frankrig trafikprognosen for den anden referenceperiode (med + 2,9 % i gennemsnit) i forhold til oplysningerne i den oprindelige præstationsplan, således at trafikprognosen kom i overensstemmelse med det pessimistiske scenario i STATFOR's prognose fra februar 2015. På baggrund af den faktiske trafik i 2015 og STATFOR's seneste prognose fra februar 2016 foreslås det imidlertid at opjustere trafikprognosen yderligere for at tage hensyn til de senest tilgængelige oplysninger.

2) Gældsrente: Frankrig forudsatte en gældsrente på 2,7 % for sin luftfartstjenesteudøver (DSNA) i den anden referenceperiode. De monetære vilkår har imidlertid ændret sig væsentligt. I øjeblikket er de langsigtede renter på »risikofrie« franske statsobligationer historisk lave, og ifølge oplysninger fra Den Europæiske Centralbank ligger den harmoniserede langsigtede rente på under 1 %. Desuden er DSNA ikke en privat virksomhed, og dens gæld (og den dermed forbundne risikopræmie) kan derfor snarere forbindes med referencerenten på lange statsobligationer. Det foreslås derfor, at Frankrig anvender en lavere rente til at beregne kapitalomkostningerne for DSNA.

En tilpasning af trafikprognosen for 2018 og 2019 og en nedsættelse af gældsrenten, f.eks. til 1,5 % for 2018 og 2019, vil føre til en tendens for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode på – 2,2 % om året, hvilket er tættere på tendensen på EU-plan (– 3,3 % om året), og en tendens for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) på – 1,1 % om året, hvilket er tættere på det EU-dækkende mål (– 1,7 % om året).

Tyskland

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

Trafik: Allerede i juli 2015 opjusterede Tyskland trafikprognosen for den anden referenceperiode (med + 2,7 % i gennemsnit) i forhold til oplysningerne i den oprindelige præstationsplan, således at trafikprognosen kom i overensstemmelse med det pessimistiske scenario i STATFOR's prognose fra februar 2015. På baggrund af den faktiske trafik i 2015 og STATFOR's seneste prognose (fra februar 2016) foreslås det imidlertid at opjustere trafikprognosen yderligere for at tage hensyn til de senest tilgængelige oplysninger.

Bortset fra denne kortsigtede foranstaltning kan det konstateres, at Tyskland for den anden referenceperiode har foretaget betydelige geninvesteringer i sin luftfartstjenesteudøver. Der er imidlertid en risiko for, at omkostningerne vil stige betydeligt mod slutningen af den anden referenceperiode, og det foreslås derfor, at Tyskland overvejer langsigtede foranstaltninger for at håndtere de underliggende problemer i forbindelse med omkostningsgrundlaget, der f.eks. kan føre til en tendens for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) på – 1,5 % om året, hvilket er tættere på det EU-dækkende mål (– 1,7 % om året).

Nederlandene

Forslag til korrigerende foranstaltninger:

1) Trafik: I forhold til oplysningerne i den oprindelige præstationsplan justerede Nederlandene i juli 2015 ikke trafikprognosen for den anden referenceperiode, som var baseret på det pessimistiske scenario i STATFOR's prognose fra februar 2015. På baggrund af den faktiske trafik i 2015 og STATFOR's seneste prognose (fra februar 2016), foreslås det at opjustere den planlagte trafik for at tage hensyn til de senest tilgængelige oplysninger.

2) Gældsrente: Nederlandene forudsatte en gældsrente på 3,2 % i 2019 for sin luftfartstjenesteudøver (LVNL). De monetære vilkår har imidlertid ændret sig væsentligt. I øjeblikket er de langsigtede renter på nederlandske statsobligationer historisk lave, og ifølge oplysninger fra Den Europæiske Centralbank ligger den harmoniserede langsigtede rente på under 1 %. Det foreslås derfor, at Nederlandene anvender en lidt lavere rente til at beregne kapitalomkostningerne for LNVL.

En tilpasning af trafikprognosen for 2018 og 2019 og en nedsættelse af gældsrenten, f.eks. til 3,0 % for 2019, vil føre til en tendens for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den anden referenceperiode på – 2,5 % om året, hvilket er tættere på tendensen på EU-plan (– 3,3 % om året), og en tendens for de fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i den samlede periode (første og anden referenceperiode) på – 1,5 % om året, hvilket er tættere på det EU-dækkende mål (– 1,7 % om året).