BESLUIT (EU) 2022/767 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

betreffende de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het door Portugal 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) 2288)

(Slechts de tekst in de Portugese 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.

(3) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3) zijn aanvankelijk vastgesteld bij 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.

([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]) 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 ([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 de basisverkeersprognose van de Statistics and Forecast Service van Eurocontrol (STATFOR) van oktober 2021 ervan uitgaat dat het luchtverkeer op het niveau van 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 Portugal 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 Portugal voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden. 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 Portugal 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.

(10) De door Portugal 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:

([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).

Portugal	**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**
NAV Portugal	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	C	C	C	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	**C**

(11) Met betrekking tot de door Portugal voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (NAV Portugal) voorgestelde ontwerpveiligheidsdoelstellingen is de Commissie tot de bevinding gekomen dat het niveau van de EU-wijde prestatiedoelstelling voor de doelstelling "beheer van veiligheidsrisico's" in 2024 zal worden bereikt, terwijl de lokale prestatiedoelstellingen voor de andere "veiligheidsbeheersdoelstellingen" voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024 voldoen aan het niveau van de EU-wijde prestatiedoelstelling.

(12) De Commissie merkt op dat het door Portugal ingediende ontwerpprestatieplan maatregelen voor NAV Portugal bevat met het oog op de verwezenlijking van de lokale veiligheidsdoelstellingen, zoals de modernisering van bestaande instrumenten, de verbetering van het proces voor de monitoring van veiligheidsindicatoren en van de verslaglegging over de veiligheidscultuur, alsook de herziening van de opleidingsstructuur met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem.

(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 Portugal 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 Portugal ingediende doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Dienovereenkomstig werden de in het ontwerpprestatieplan van Portugal 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 prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

(16) De door Portugal 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 Portugal, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referentiewaarden voor Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

(17) De Commissie merkt op dat de door Portugal 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 Portugal in het ontwerpprestatieplan verschillende maatregelen heeft voorgesteld om de lokale milieudoelstellingen te verwezenlijken, waaronder de optimalisering en uitbreiding van het naderingsverkeersleidingsgebied van Madeira (TMA), de uitvoering van een overgangsplan voor prestatiegerichte navigatie (PBN), nieuwe constructies voor standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures (SID en STAR) in Cascais, een point merge system voor het TMA van Lissabon en diverse maatregelen om de grensoverschrijdende samenwerking met Frankrijk, Spanje en Marokko te versterken.

(19) Voorts merkt de Commissie op dat Portugal in het vluchtinformatiegebied Lissabon (FIR) reeds vanaf vliegniveau 245 een vrije luchtcorridor (FRA) heeft ingevoerd en voornemens is om de FRA eind 2024 uit te breiden tot het FIR Santa Maria.

(20) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in overwegingen 17 tot en met 19, moeten de ontwerpdoelstellingen in de ontwerpprestatieplannen van Portugal 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 Portugal ingediende doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Bijgevolg zijn de voorgestelde doelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Portugal 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 Portugal voor RP3 voorgestelde ontwerpdoelstellingen voor en-routecapaciteit, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht en de overeenkomstige referentiewaarden in het operationeel netwerkplan:

	2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen van Portugal voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referentiewaarden voor Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

(24) De Commissie merkt op dat de door Portugal voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor de kalenderjaren 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 Portugal in zijn ontwerpprestatieplan diverse maatregelen heeft opgenomen om de lokale en-routecapaciteitsdoelstellingen te halen. Het gaat onder meer om de overgang naar een nieuw systeem voor luchtverkeersbeheer (ATM) en een nieuwe controlekamer (OPS), wijzigingen van het luchtruim, met inbegrip van grensoverschrijdende initiatieven op het gebied van FRA, betere procedures voor het beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit (ATFCM) en een rekruteringsplan om het aantal VTE bij de luchtverkeersleiding aanzienlijk te verhogen (+ 25 % tegen 2024 ten opzichte van 2019).

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

Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

(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 gaven aanleiding tot bezorgdheid ten aanzien van Portugal.

(28) Op basis van een vergelijking op luchthavenniveau van de nationale ontwerpdoelstellingen voor de gemiddelde ATFM-aankomstvertraging met de prestaties van soortgelijke luchthavens tijdens de tweede referentieperiode (RP2) heeft de Commissie vastgesteld dat de luchthavens van Lissabon en Porto naar verwachting meer ATFM-vertragingen zullen ondervinden dan voor soortgelijke luchthavens was voorspeld.

(29) Daarom is de Commissie van oordeel dat Portugal, in verband met de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de terminalcapaciteitsdoelstellingen verder moet rechtvaardigen in het licht van de bovenstaande opmerkingen, of zijn ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten naar beneden moet bijstellen.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

(30) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door Portugal 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 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.

(31) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Die beoordeling is aangevuld met de beoordeling 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.

(32) De door Portugal voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van het Portugees vasteland	2014 basis-waarde	2019 basis-waarde	2020 -2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

(33) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens in Portugal van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +2,1 % per jaar in RP3, slechter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.

(34) 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 Portugal van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk +0,5 % per jaar in RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van −1,3 % in diezelfde periode.

(35) Bij de vergelijking van de in de overwegingen 33 en 34 bedoelde lokale en Uniewijde DUC-trends moet er echter rekening mee worden gehouden dat de door STATFOR voorspelde groei van het en-routeverkeer tijdens RP3 in Portugal naar verwachting aanzienlijk lager zal liggen dan de gemiddelde verkeersgroei in de EU. Hierdoor is het voor Portugal moeilijker om die EU-brede trends op het gebied van de DUC te halen.

(36) 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 Portugal voor de DUC van 34,88 EUR in reële termen in prijzen van 2017 (EUR2017) 12,2 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkbare groep (39,73 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de vastgestelde en-route-eenheidskosten van Portugal voor 2024 nog steeds 9,8 % lager zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.

(37) De Commissie heeft verder onderzocht of de in de overwegingen 33 en 34 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 afwijkingen van de Uniewijde DUC-trend of van de Uniewijde langetermijntendens op het gebied van de DUC uitsluitend toe te schrijven zijn aan aanvullende 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.

(38) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Portugal in het ontwerpprestatieplan bepaalde maatregelen en investeringen heeft voorgesteld die door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, NAV Portugal, moeten worden uitgevoerd om de lokale capaciteitsdoelstellingen te verwezenlijken.

(39) Portugal is met name van plan een nieuw ATM-systeem in gebruik te nemen, aangezien het huidige systeem het einde van zijn levenscyclus heeft bereikt en moet worden vervangen. Deze actie is inderdaad belangrijk om in de toekomst voor voldoende capaciteit te zorgen, aangezien een aanzienlijk deel van de in RP2 door NAV Portugal veroorzaakte ATFM-vertragingen, in de situatie vóór de COVID-crisis, te wijten was aan het bestaande ATM-systeem. Het nieuwe ATM-systeem zal de ATCO-werklast per vliegtuig verminderen en nieuwe functies mogelijk maken, wat operationele voordelen oplevert.

(40) Voorts is Portugal van plan om het aantal ATCO's, uitgedrukt in VTE, aanzienlijk te verhogen in RP3. Deze ontwikkeling is van essentieel belang om tegen het einde van RP3 meer sectoren in het en-routeluchtruim van Portugal te kunnen openen, waardoor de capaciteit zal toenemen.

(41) Op basis van de gedetailleerde analyse door het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat de relevante maatregelen die Portugal in het ontwerpprestatieplan heeft uiteengezet, inderdaad noodzakelijk zijn om de lokale capaciteitsdoelstellingen te halen. Voorts kan, gelet op de evaluatie door het prestatiebeoordelingsorgaan, worden geconcludeerd dat de extra kosten van die maatregelen hoger liggen dan de in de overwegingen 33 en 34 vermelde afwijkingen van de Uniewijde DUC-trend en van de langetermijntendens van de Uniewijde DUC.

(42) In het licht van de overwegingen 38 tot en met 41 is de Commissie derhalve van mening dat Portugal voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).

(43) Uit het voorgaande volgt dat het niet nodig is verder te onderzoeken of Portugal voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).

(44) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 33 tot en met 43, moeten de ontwerpdoelstellingen in de ontwerpprestatieplannen van Portugal worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

(45) Wat betreft 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 ontwerpdoelstellingen op het gebied van en-routekostenefficiëntie 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 Portugal.

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

(46) Met betrekking tot de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen heeft de Commissie haar beoordeling, overeenkomstig punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, aangevuld met een beoordeling 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 Portugal gaven aanleiding tot bezorgdheid.

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

(48) 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.

(49) Daarom moet Portugal, 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

(50) Op basis van de beoordeling in de overwegingen 9 tot en met 49 heeft de Commissie vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen in het door Portugal ingediende ontwerpprestatieplan verenigbaar zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen.

(51) 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.

(52) 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 Portugal 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 Portugese Republiek.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het door Portugal 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

Portugal	**Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als uitvoeringsniveau, variërend van EASA-niveau A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	C	C	C	**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 Portugal, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referentiewaarden voor Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen van Portugal voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referentiewaarden voor Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van het Portugese vasteland	2014 basis-waarde	2019 basis-waarde	2020-2021	2022	2023	2024
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**