# BESLUIT (EU) 2022/779 VAN DE COMMISSIE

**van 13 april 2022**

**betreffende de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Polen ingediende ontwerpprestatieplan met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode**

*(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2304)*

**(Slechts de tekst in de Poolse 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 desbetreffende 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 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 ([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 neemt er nota van dat de Statistics and Forecast Service van Eurocontrol (STATFOR) in zijn basisverkeersprognose van oktober 2021 verwacht dat het luchtverkeer in 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 neemt er ook nota van 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; die 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 geactualiseerde ontwerpprestatieplan dat door Polen is ingediend.

(7) Het prestatiebeoordelingsorgaan, dat de Commissie bijstaat bij de uitvoering van de prestatieregeling overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004, heeft een verslag met zijn beoordeling van 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 Polen voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdend 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 voor het prestatiekerngebied veiligheid

(9) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de verenigbaarheid beoordeeld van de door Polen ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, op basis van het criterium dat is vastgesteld in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Bij die beoordeling werd rekening gehouden met lokale omstandigheden; ze 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 Polen 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).

| **Polen** | **Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een niveau van uitvoering, variërend van EASA-niveau A tot en met D** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Betrokken verleners van luchtvaartnavigatie-diensten** | **Doelstelling inzake veiligheidsbeheer** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. | 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 Polen voorgestelde ontwerpveiligheidsdoelstellingen voor alle betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten heeft de Commissie vastgesteld dat het niveau van de Uniewijde prestatiedoelstelling met betrekking tot de doelstelling "beheer van veiligheidsrisico's" naar verwachting in 2024 zal worden bereikt, terwijl de lokale prestatiedoelstellingen voor de andere "doelstellingen inzake veiligheidsbeheer" voldoen aan het niveau van de Uniewijde prestatiedoelstelling voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(12) De Commissie merkt op dat het door Polen ingediende ontwerpprestatieplan maatregelen voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten bevat om de lokale veiligheidsdoelstellingen te bereiken, onder meer maatregelen om de naleving van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie ([6]) te waarborgen, een evaluatie van veiligheidsprocessen, een actualisering van veiligheidsopleidingen voor managers, de ontwikkeling van indicatoren voor veiligheidsbeheer, continue bevordering van de veiligheid en de invoering van beste praktijken, documenten en procedures overeenkomstig de nationale en internationale regelgeving.

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

**Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu**

(14) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door Polen 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. De in het ontwerpprestatieplan van Polen voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn uiteengezet in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk (ERNIP) en die beschikbaar waren op het moment dat de herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 werden vastgesteld, namelijk 2 juni 2021. Bij die beoordeling werd rekening gehouden met lokale omstandigheden; ze werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de veiligheidsdoelstellingen te bereiken van punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(15) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 voor 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. De lidstaten werd dan ook niet verzocht om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 voor het prestatiekerngebied milieu te herzien. Derhalve werd de verenigbaarheid van de lokale milieuprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

(16) De door Polen 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:

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Ontwerp van en-routemilieudoelstellingen van Polen**, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject | **1,65 %** | **1,65 %** | **1,65 %** | **1,65 %** |
| Referentiewaarden voor Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

(17) De Commissie merkt op dat de door Polen 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 Polen in het ontwerpprestatieplan verschillende maatregelen heeft gepresenteerd voor de verwezenlijking van de lokale milieudoelstellingen, waaronder de reorganisatie van sectorconfiguraties voor het luchtverkeersleidingscentrum van Warschau, de toepassing van een geavanceerd flexibel gebruik van luchtruimconcepten en verbeteringen in het naderingsverkeersleidingsgebied van Warschau.

(19) Voorts merkt de Commissie op dat Polen al sinds februari 2019 een vrije luchtcorridor tussen vliegniveau 95 en vliegniveau 660 heeft ingevoerd. De Commissie merkt ook op dat Polen van plan is de vrije luchtcorridor in het kalenderjaar 2024 verder uit te breiden met het FAB Baltic, Slowakije en Oekraïne.

(20) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 17 tot en met 19 moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Polen worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu.

**Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit**

(21) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door Polen 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. De in het ontwerpprestatieplan van Polen voorgestelde doelstellingen zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden die zijn uiteengezet in het operationeel netwerkplan en die beschikbaar waren op het moment dat de herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 werden vastgesteld, namelijk 2 juni 2021. Bij die beoordeling werd rekening gehouden met lokale omstandigheden; ze werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de capaciteitsdoelstellingen te bereiken van punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(22) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 voor 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. De lidstaten werd dan ook niet verzocht om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 voor het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. Derhalve werd de verenigbaarheid van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

(23) De door Polen 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 Polen voor en-routecapaciteit**, in minuten ATFM-vertraging per vlucht | **0,07** | **0,12** | **0,12** | **0,12** |
| Referentiewaarden voor Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

(24) De Commissie merkt op dat de door Polen 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 Polen in het ontwerpprestatieplan een reeks maatregelen heeft gepresenteerd om de lokale en-routecapaciteitsdoelstellingen te halen. Die maatregelen omvatten de voortgezette opleiding van luchtverkeersleiders, flexibele personeelsplanning en inroostering, een toename van het aantal sectoren en betere openingstijden voor sectoren, alsook de invoering van een grensoverschrijdende vrije luchtcorridor.

(26) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 24 en 25 moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Polen worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit.

**Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten**

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

(28) Bij vergelijking op luchthavenniveau van de nationale ontwerpdoelstellingen inzake gemiddelde ATFM-aankomstvertraging met de prestaties van soortgelijke luchthavens tijdens de tweede referentieperiode (RP2), heeft de Commissie met name vastgesteld dat de luchthavens van Warschau-Chopin, Warschau-Modlin, Krakow-Balice en Katowice-Pyrzowice naar verwachting meer ATFM-vertraging zullen ondervinden dan voor soortgelijke luchthavens wordt verwacht.

(29) In verband met de vaststelling van het definitieve prestatieplan van Polen overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, is de Commissie derhalve van mening dat Polen de terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP3 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in overweging 28, of die doelstellingen naar beneden moet bijstellen.

**Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie**

(30) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door Polen 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 in de loop van RP3, 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.

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

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

| En-routeheffingszone van Polen | Basis-waarde 2014 | Basis-waarde 2019 | 2020 -2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie**, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017) | **169,6 PLN** | **174,8 PLN** | **320,1 PLN** | **200,2 PLN** | **172,0 PLN** | **163,2 PLN** |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 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 in Polen de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk —1,7 % per jaar in de loop van RP3, beter is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.

(34) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat in Polen de langetermijntendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk –0,4 % per jaar in de loop van RP2 en RP3, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van –1,3 % in diezelfde periode.

(35) Wat betreft het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat in Polen de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van 41,07 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2017 (EUR2017), 5,4 % hoger ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkingsgroep (38,96 EUR in EUR2017). De Commissie merkt echter op dat de vastgestelde en-route-eenheidskosten voor 2024 in Polen 6,7 % lager liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.

(36) De Commissie heeft verder onderzocht of de in de overwegingen 34 en 35 waargenomen 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 bepaalde eenheidskosten uitsluitend te wijten is aan extra bepaalde kosten in verband met de nodige maatregelen om de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringsmaatregelen in de zin van artikel 2, lid 18, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(37) Wat betreft het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Polen in zijn ontwerpprestatieplan een uitgebreide reeks maatregelen uiteenzet die door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (PANSA) worden getroffen om de lokale capaciteitsdoelstellingen te verwezenlijken. Die maatregelen worden in het ontwerpprestatieplan nauwkeurig beschreven en gekwantificeerd.

(38) Polen plant in de loop van RP3 namelijk een aanzienlijke toename van het aantal luchtverkeersleiders dat actief is in het luchtverkeersleidingscentrum van Warschau. Polen legt verder uit dat PANSA door de opleiding en aanwerving van extra luchtverkeersleiders het luchtruim zal kunnen herverdelen in sectoren en zich zal kunnen aanpassen aan de voorspelde verkeersvraag, die naar verwachting tegen het einde van RP3 het niveau van 2019 zal bereiken.

(39) De Commissie merkt een stijging van de investeringskosten op in verband met projecten voor capaciteitsverhoging, zoals upgrades en daarmee samenhangende wijzigingen van het ATM-systeem, de installatie van nieuwe controlekamers en radiocommunicatiestations, en de vervanging en ontwikkeling van bewakingsinfrastructuur. Polen wijst erop dat de geplande kapitaaluitgaven voor RP3 gericht zijn op investeringen in capaciteit en zullen leiden tot de optimalisering van het luchtruim (bv. verticale verdeling van het luchtruim in drie lagen) en tot meer veerkracht, schaalbaarheid en flexibiliteit van de dienstverlening.

(40) Op basis van de gedetailleerde analyse van het prestatiebeoordelingsorgaan is de Commissie van mening dat de maatregelen in het ontwerpprestatieplan van Polen inderdaad noodzakelijk zijn om de lokale capaciteitsdoelstellingen te halen. Gelet op de evaluatie van het prestatiebeoordelingsorgaan kan bovendien worden geconcludeerd dat de extra kosten van die maatregelen hoger zijn dan de in overweging 34 bedoelde afwijking van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten.

(41) In het licht van de overwegingen 37 tot en met 40 is de Commissie derhalve van mening dat Polen voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), i).

(42) Uit de voorgaande opmerkingen volgt dat het niet nodig is om verder te onderzoeken of Polen voldoet aan het criterium van punt 1.4, d), ii).

(43) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 33 tot en met 42 moeten de in het ontwerpprestatieplan van Polen voorgestelde doelstellingen worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

**Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten**

(44) 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 voor en-routekostenefficiëntie aangevuld met de beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die ontwerpdoelstellingen bleken aanleiding te geven tot bezorgdheid ten aanzien van Polen.

(45) Ten eerste heeft de Commissie bij een vergelijking van de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten met de bepaalde en-route-eenheidskosten voor RP3 vastgesteld dat de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor terminalheffingszones 1 (+ 2,2 %) en 2 (+ 1,9 %) van Polen hoger is dan de Poolse tendens voor de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone (–1,7 %) in de loop van RP3.

(46) Ten tweede stelt de Commissie vast dat de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor terminalheffingszone 1 van Polen (+ 2,2 %) in de loop van RP3 hoger zijn dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten (–8,9 %) die is waargenomen in de loop van RP2. Bovendien zijn de ontwerpdoelstellingen voor de tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten voor terminalheffingszone 2 van Polen (+ 1,9 %) in de loop van RP3 hoger dan de werkelijke tendens van de bepaalde terminaleenheidskosten (2,6 %) die is waargenomen in de loop van RP2.

(47) In verband met de vaststelling van het definitieve prestatieplan van Polen overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, is de Commissie derhalve van mening dat Polen de doelstellingen voor terminalkostenefficiëntie in RP3 verder moet rechtvaardigen in het licht van de opmerkingen in de overwegingen 45 en 46, of die doelstellingen naar beneden moet bijstellen.

**CONCLUSIES**

(48) Op basis van de in de overwegingen 9 tot en met 47 uiteengezette beoordeling heeft de Commissie vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen in het door Polen ingediende ontwerpprestatieplan verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(49) 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 die bepaalde kosten in hun RP3-kostenbasis hebben opgenomen en, indien zij dat hebben gedaan, in welke mate die 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, en zullen de gerapporteerde kosten voor de detectie van drones op luchthavens 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.

(50) 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 overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 door Polen 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 Polen.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

*Voor de Commissie*
Adina VĂLEAN
*Lid van de Commissie*

*BIJLAGE*

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

**PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID**

**Effectiviteit van het veiligheidsbeheer**

| **Polen** | **Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een niveau van uitvoering, variërend van EASA-niveau A tot en met D** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten** | **Doelstelling inzake veiligheidsbeheer** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| PANSA<br>Warmia i Mazury sp. z o.o.<br>Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. | 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 van Polen inzake en-routemilieudoelstellingen**, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject | **1,65 %** | **1,65 %** | **1,65 %** | **1,65 %** |
| Referentiewaarden voor Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

**PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT**

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

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Ontwerpdoelstellingen van Polen voor en-routecapaciteit**, in minuten ATFM-vertraging per vlucht | **0,07** | **0,12** | **0,12** | **0,12** |
| Referentiewaarden voor Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

**PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE**

**Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten**

| **En-routeheffingszone van Polen** | **Basis-waarde 2014** | **Basis-waarde 2019** | **2020-2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ontwerpdoelstellingen inzake en-route-kostenefficiëntie**, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017) | **169,6 PLN** | **174,8 PLN** | **320,1 PLN** | **200,2 PLN** | **172,0 PLN** | **163,2 PLN** |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 EUR |