Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/1688

17.6.2024

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2024/1688 VAN DE COMMISSIE

van 12 juni 2024

tot vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de vierde referentieperiode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029

(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 a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De gedetailleerde voorschriften voor de vaststelling door de Commissie van Uniewijde prestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie zijn vastgesteld in artikel 9, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie ([2]).

(2) Overeenkomstig artikel 9, lid 3, eerste alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moeten de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode ("RP4"), die de kalenderjaren 2025 tot en met 2029 bestrijkt, vóór 1 juni 2024 worden vastgesteld, zodat de lidstaten voldoende tijd hebben om prestatieplannen op te stellen, die uiterlijk op 1 oktober 2024 ter beoordeling bij de Commissie moeten worden ingediend.

(3) Ter voorbereiding van de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 heeft de Commissie indicatieve Uniewijde minimum- en maximumwaarden gepubliceerd met het oog op raadpleging van de in artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde belanghebbenden, andere relevante personen en organisaties en, wat veiligheidsaspecten betreft, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Die indicatieve Uniewijde minimum- en maximumwaarden zijn formeel vastgesteld in Besluit (EU) 2023/2481 ([3]) van de Commissie, op basis van de aanbevelingen van het prestatiebeoordelingsorgaan ("PBO") dat door de Commissie is aangewezen overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004. In het kader van de raadplegingsactiviteiten van de Commissie, met steun van het PBO, met betrekking tot de Uniewijde minimum- en maximumwaarden, is op 8 november 2023 een bijeenkomst van belanghebbenden georganiseerd en werd van 4 oktober 2023 tot en met 1 december 2023 een online-enquête gehouden.

(4) Het PBO heeft in maart 2024 zijn eindverslag over de voorgestelde Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 bij de Commissie ingediend. In dat verslag wordt nadere toelichting gegeven bij de aannames, de motivering en de analyse die ten grondslag liggen aan de voorgestelde doelstellingen en de bijbehorende basiswaarden, de alarmdrempels en de vergelijkingsgroepen. Het verslag schetst ook de resultaten van de raadpleging van belanghebbenden waarnaar in overweging (3) wordt verwezen. Het PBO heeft in het verslag gebruikgemaakt van de meest recente verkeersaannames voor RP4 die beschikbaar zijn gesteld door de Statistics and Forecast Service (STATFOR) van Eurocontrol.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Besluit (EU) 2023/2481 van de Commissie van 10 november 2023 tot vaststelling van indicatieve minima en maxima voor de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de vierde referentieperiode (2025-2029) (PB L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Bij de vaststelling van de in dit besluit uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 is rekening gehouden met de input van het PBO, de Netwerkbeheerder, het EASA en de nationale toezichthoudende autoriteiten, en met de raadplegingen van belanghebbenden.

(6) Dit besluit heeft betrekking op het geografische toepassingsgebied van de prestatie- en heffingsregeling, namelijk de lidstaten, Noorwegen en Zwitserland. De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 en de bijbehorende basiswaarden zijn vastgesteld op basis van de STATFOR-basisverkeersprognose die in februari 2024 is gepubliceerd, zoals uitgedrukt in IFR-bewegingen (Instrument Flight Rules) en diensteenheden. Op het niveau van de Unie komt deze en-routeverkeersprognose overeen met 9 552 000 IFR-bewegingen en 128 933 200 diensteenheden voor 2024, 9 787 000 IFR-bewegingen en 133 040 200 diensteenheden voor 2025, 10 004 000 IFR-bewegingen en 136 927 200 diensteenheden voor 2026, 10 209 000 IFR-bewegingen en 140 566 200 diensteenheden voor 2027, 10 430 000 IFR-bewegingen en 144 385 200 diensteenheden voor 2028, en 10 594 000 IFR-bewegingen en 147 464 200 diensteenheden voor 2029.

(7) De Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid, gemeten als het niveau van effectiviteit van het veiligheidsbeheer dat moet worden bereikt door verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) die gecertificeerd zijn om luchtverkeersdiensten te verlenen, moeten leiden tot veiligheidsprestaties die verder gaan dan de minimale naleving van de eisen inzake de veiligheidsbeheersystemen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Bij de vaststelling van het niveau van die prestatiedoelstellingen moet rekening worden gehouden met de feitelijke en gerichte prestaties op het prestatiekerngebied veiligheid in de derde referentieperiode ("RP3") en de verdere verbeteringen die in RP4 nodig zijn in het licht van de meest recente regelgevende en operationele ontwikkelingen.

(8) Voorts moet rekening worden gehouden met de onderlinge afhankelijkheid tussen het prestatiekerngebied veiligheid en de andere prestatiekerngebieden van de prestatie- en heffingsregeling, waarbij moet worden erkend dat veiligheidsbeheer fungeert als een controlemechanisme dat ervoor zorgt dat exogene of endogene factoren die van invloed zijn op de veiligheid van luchtvaartnavigatiediensten naar behoren worden geïdentificeerd en aangepakt. Daarom moet bijzondere aandacht worden besteed aan de verdere versterking van de capaciteiten op het gebied van het beheer van veiligheidsrisico's, waarvoor een ambitieuzer gericht prestatieniveau moet gelden dan voor de andere gebieden van veiligheidsbeheer, zoals in RP3.

(9) De methode die ten grondslag ligt aan de meting van de prestatiekernindicator inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer is door het EASA bijgewerkt met het oog op RP4. De aangepaste methode heeft tot doel te zorgen voor afstemming op de relevante beste praktijken in de sector, rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van regelgeving en techniek. Zo zijn de voorwaarden waaraan verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten voldoen om een bepaalde streefwaarde voor de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer te bereiken, gedefinieerd als "implementatieniveaus" en variërend van A tot D, strenger geworden in vergelijking met RP3. Als gevolg van deze veranderingen zijn de waarden van de veiligheidsprestatiedoelstellingen voor RP3 en RP4 niet direct vergelijkbaar.

(10) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 op het prestatiekerngebied milieu, gemeten als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, moeten de Green Deal-agenda van de Unie weerspiegelen. De Unie heeft bij Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) wettelijke verplichtingen vastgesteld om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken en om de nettobroeikasgasemissies tussen nu en 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van 1990. Daartoe moeten alle economische sectoren, met inbegrip van het luchtvervoer, bijdragen tot de vereiste broeikasgasemissiereducties. Voor luchtverkeersbeheer (ATM) houdt dit in dat inefficiënties van vluchten die leiden tot overmatig brandstofverbruik en broeikasgasemissies doeltreffend moeten worden aangepakt. Dit betekent ook dat inefficiënties als gevolg van factoren waarop verleners van luchtvaartnavigatiediensten geen invloed hebben, zoals weersomstandigheden en gevarenzones die gesloten zijn voor het verkeer, aan de hand van passende operationele maatregelen moeten worden beperkt.

([4]) Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Bij de vaststelling van het niveau van de Uniewijde milieuprestatiedoelstellingen voor RP4 moet rekening worden gehouden met de prestaties die in het verleden op dat prestatiekerngebied zijn behaald; de geraamde voordelen die voortvloeien uit maatregelen in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk (ERNIP) als bedoeld in bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie [5]; en de gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne voor de verkeersstromen in het luchtruim.

(12) Voorts moet rekening worden gehouden met de onderlinge afhankelijkheid tussen de prestatiekerngebieden milieu en capaciteit. Uit de analyse van het PBO blijkt dat milieu- en capaciteitsprestaties nauw met elkaar verbonden zijn. De gerichte verbeteringen op het gebied van horizontale vluchtefficiëntie in RP4 vereisen dan ook dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten alle bestaande capaciteitstekorten die de beschikbaarheid van het luchtruim voor gebruikers beperken en tot suboptimale vliegtrajecten leiden, doeltreffend aanpakken om de overbelaste gebieden te omzeilen.

(13) Aangezien de door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten te nemen operationele maatregelen, met inbegrip van de voordelen die voortvloeien uit de in het kader van het ERNIP geplande maatregelen, tijdens RP4 geleidelijk zullen worden gerealiseerd, en gezien de voorspelde groei van het verkeer in RP4, die gevolgen kan hebben voor de complexiteit van de activiteiten, moeten de milieuprestaties in RP4 gericht zijn op verbetering door middel van een stapsgewijze aanpak, waarbij ook rekening wordt gehouden met de gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne voor de luchtverkeersstromen in bepaalde lidstaten.

(14) Gezien de onderlinge afhankelijkheid tussen de prestatiekerngebieden capaciteit en milieu, zoals uiteengezet in overweging (12), en gezien het belang van het verminderen van de milieueffecten van ATM om de verwezenlijking van de doelstellingen van de Green Deal van de Unie te ondersteunen, moeten de Uniewijde capaciteitsprestatiedoelstellingen voor RP4, gemeten als de gemiddelde en-route-vertraging bij het beheer van luchtverkeersstromen (ATFM) per vlucht die toe te schrijven is aan luchtvaartnavigatiediensten, worden vastgesteld op een niveau dat een passende dienstverleningskwaliteit voor de gebruikers waarborgt.

(15) De Uniewijde capaciteitsdoelstellingen voor RP4 moeten met name de snelle en doeltreffende oplossing bevorderen van de langdurige tekorten aan ATM-capaciteit waarmee bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden geconfronteerd. Dergelijke capaciteitsproblemen zijn vastgesteld sinds de tweede referentieperiode (RP2, 2015-2019) en zijn opnieuw aan het licht gekomen in de nasleep van de COVID-19-crisis, die in veel gevallen heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering of opschorting van de opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders, zelfs voor de luchtverkeersleidingscentra (ACC's) waar het aantal luchtverkeersleiders (ATCO's) van oudsher te laag was om adequaat aan de verkeersvraag te voldoen. Daarom was de ATM-capaciteit in sommige gebieden van de Unie, met name in een beperkt aantal ACC's in het kerngebied van Europa, ontoereikend om het herstel van het luchtverkeer mogelijk te maken na de ernstige neergang tijdens de COVID-19-pandemie.

(16) Voorts moet rekening worden gehouden met de veranderingen in het verkeer als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, die hebben geleid tot een aanzienlijke toename van het aantal vluchten in bepaalde lidstaten als gevolg van een verschuiving van de verkeersstromen. Deze situatie vormt een uitdaging voor de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, die ook in de loop van RP4 grote, groeiende verkeersvolumes moeten opvangen. De waargenomen verdichting van de verkeersstromen in bepaalde gebieden wordt verder verergerd door het feit dat de lidstaten bepaalde delen van het door hen gecontroleerde luchtruim in de nabijheid van de grens met Oekraïne sluiten voor het civiele luchtverkeer.

[5] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Tot slot moet rekening worden gehouden met de capaciteitsverbeteringsmaatregelen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die reeds zijn opgenomen in het operationeel netwerkplan als bedoeld in artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123. De meest recente versie van het operationeel netwerkplan, die betrekking heeft op de periode 2023-2027 ([6]), omvat capaciteitsverbeteringen door de meeste luchtverkeersleidingscentra die van oudsher een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan en-route-ATFM-vertragingen, met inbegrip van de invoering van state-of-the-art ATM-systemen en geavanceerde ATC-instrumenten. Op basis van de beschikbare analyse zullen die investeringen de capaciteitsprestaties in die luchtverkeersleidingscentra in de loop van RP4 aanzienlijk verbeteren. In RP4 worden ook specifieke operationele voordelen verwacht van de ATM-functionaliteiten die deel uitmaken van "gemeenschappelijk project één" van SESAR, zoals vastgesteld in Uitvoeringsverordening (EU) 2021/116 van de Commissie ([7]), dat zal worden uitgerold tijdens RP4.

(18) Volgens het in overweging (17) genoemde operationeel netwerkplan zal een aantal luchtverkeersleidingscentra niettemin worden geconfronteerd met uitdagingen bij het inspelen op de verwachte vraag naar verkeer in de eerste jaren van RP4, met name als gevolg van het aanhoudende tekort aan luchtverkeersleiders. De betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten alle maatregelen nemen waarover zij beschikken om de waargenomen structurele capaciteits- en personeelsproblemen aan te pakken en eventuele negatieve gevolgen daarvan voor de netwerkprestaties tot een minimum te beperken. De Uniewijde capaciteitsprestatiedoelstellingen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat er tegen het einde van RP3 vooruitgang is geboekt bij het aanpakken van capaciteitstekorten en dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten tijdens RP4 vervroegd aanzienlijke extra capaciteit beschikbaar stellen.

(19) Wanneer een lidstaat wordt geconfronteerd met een aanzienlijke toename van het verkeer en de complexiteit van de activiteiten, beide als gevolg van de in overweging (16) bedoelde verschuiving van de verkeersstromen door de oorlog in Oekraïne, maakt die situatie het voor de betrokken lidstaat moeilijker om de Uniewijde capaciteitsprestatiedoelstellingen te halen. Daarom moet de betrokken lidstaat in zijn ontwerpprestatieplan passende informatie verstrekken over de operationele gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor zijn verleners van luchtvaartnavigatiediensten, zodat de Commissie rekening kan houden met die omstandigheden wanneer zij beoordeelt of de voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen voor RP4 verenigbaar zijn met de Uniewijde capaciteitsprestatiedoelstellingen.

(20) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie voor elk referentiejaar, uitgedrukt als een percentage, moeten een afspiegeling zijn van de jaarlijkse variatie ten opzichte van de gemiddelde Uniewijde "bepaalde eenheidskosten" voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten. De door de lidstaten in juni 2023 ingediende voorlopige kosten- en verkeersgegevens voor RP4 moeten worden gebruikt als input voor de vaststelling van Uniewijde doelstellingen, samen met de toekomstgerichte deskundigenanalyse van het PBO van de RP4-kosten en de potentiële verbeteringen van de kostenefficiëntie die het PBO voor RP4 heeft geraamd, op basis van een analyse van de bestaande kostenineficiënties bij de verlening van en-routeluchtvaartnavigatiediensten.

(21) Er moet ook rekening worden gehouden met wisselwerkingen met andere prestatiekerngebieden. De Uniewijde prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie voor RP4 moeten worden vastgesteld op een niveau dat de noodzakelijke verbeteringen van de operationele prestaties op de prestatiekerngebieden milieu en capaciteit versterkt. Daartoe moeten de bepaalde kosten op het niveau van de Unie in de loop van RP4 worden verhoogd ten opzichte van RP3, teneinde een betere kwaliteit van de dienstverlening mogelijk te maken, met inbegrip van maatregelen om de aanwerving en opleiding van ATCO's te versnellen en meer te investeren in moderne technologie.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/116 van de Commissie van 1 februari 2021 inzake de vaststelling van Gemeenschappelijk Project Eén ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het bij Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 van de Commissie (PB L 36 van 2.2.2021, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Het tempo waarmee de bepaalde kosten in RP4 elk jaar stijgen moet onder het voorspelde groeipercentage van het verkeer blijven om verdere verbeteringen van de kostenefficiëntie en schaalvoordelen bij de dienstverlening te bevorderen. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten profiteren van de synergieën die beschikbaar zijn via grensoverschrijdende samenwerking en andere structurele veranderingen in de organisatie en verlening van de diensten. Over de periode die zowel RP4 als RP3 bestrijkt, moet de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten −1,0 % per jaar bedragen.

(23) Sommige lidstaten hebben als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne een aanzienlijk deel van de luchtverkeersstromen verloren die zij traditioneel bedienden. Deze daling van het verkeer blijft in de loop van RP4 aanzienlijke gevolgen hebben voor de kostenefficiëntie van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de betrokken lidstaten. De Commissie heeft reeds in RP3, in haar Besluiten (EU) 2022/2423 ([8]) en (EU) 2022/2426 ([9]), een methode vastgesteld om rekening te houden met deze uitzonderlijke omstandigheden bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de lokale prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie met de Uniewijde prestatiedoelstellingen overeenkomstig artikel 11, lid 3, punt c), van Verordening (EG) nr. 549/2004.

(24) De verwachte verbetering van de kostenefficiëntie voor RP4 moet worden berekend op basis van de Uniewijde basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten, die wordt berekend door de basiswaarde voor de Uniewijde bepaalde kosten te delen door de STATFOR-basisverkeersraming, uitgedrukt in diensteenheden voor het jaar 2024. De basiswaarde voor de Uniewijde bepaalde kosten moet worden geraamd aan de hand van de meest recente beschikbare gegevens over de werkelijke kosten van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in RP3, zoals aangepast op basis van de voorlopige kostengegevens voor het jaar 2024, die in juni 2023 van de lidstaten zijn ontvangen, en ramingen van het kostenniveau voor het jaar 2024 die voortvloeien uit de analyse van het PBO. Er moet rekening worden gehouden met de voorspelde verkeersschommelingen tijdens de resterende duur van RP3 en hun verhouding tot de kosten.

(25) Om de alarmdrempels vast te stellen waarboven de lidstaten om een herziening van de prestatiedoelstellingen in de prestatieplannen kunnen verzoeken, moet rekening worden gehouden met de verkeersprognoses, in termen van en-routediensteenheden en IFR-bewegingen, van lage naar hoge groei op basis van de STATFOR-prognose van Eurocontrol. De lange prognoseperiode tot eind 2029 brengt een zekere mate van onzekerheid met zich mee, met name in verband met geopolitieke risico's, economische groei en variabiliteit van de verkeersstromen zoals die tijdens RP3 werden waargenomen, en de ontwikkeling van economische banden met opkomende markten. De alarmdrempels moeten voorzien in een redelijke verkeersvariatie rond de in februari 2024 gepubliceerde STATFOR-basisverkeersprognose, en moeten tegelijkertijd de lidstaten de mogelijkheid bieden een herziening van hun prestatieplannen te vragen in het geval dat het werkelijke verkeer veeleer zou evolueren volgens de hoge STATFOR-prognose of de lage STATFOR-prognose.

(26) Naast de Uniewijde prestatiedoelstellingen moeten vergelijkingsgroepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat, worden gedefinieerd met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie. Bij de vaststelling van deze groepen moet rekening worden gehouden met de complexiteit van het luchtruim, de niveaus en de variabiliteit van het verkeer, de kosten van levensonderhoud en het inflatieniveau.

(27) Het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim heeft een negatief advies uitgebracht. Een uitvoeringshandeling werd nodig geacht en de voorzitter heeft de ontwerpuitvoeringshandeling voor verder beraad aan het comité van beroep voorgelegd. Het comité van beroep heeft geen advies uitgebracht,

([8]) Besluit (EU) 2022/2423 van de Commissie van 5 december 2022 betreffende de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Zweden ingediende ontwerpprestatieplan met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (PB L 318 van 12.12.2022, blz. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Besluit (EU) 2022/2426 van de Commissie van 5 december 2022 betreffende de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Letland ingediende ontwerpprestatieplan met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (PB L 318 van 12.12.2022, blz. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Toepassingsgebied

Bij dit besluit worden Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer vastgesteld voor de vierde referentieperiode, die de vijf kalenderjaren van 2025 tot en met 2029 bestrijkt.

Artikel 2

Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid

De door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gecertificeerd zijn om diensten te verlenen tegen eind 2029 te halen Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid, als bedoeld in punt 1.1 van afdeling 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn vastgesteld op de volgende niveaus van effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een uitvoeringsniveau en variërend van niveau A tot en met D van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA):

a) ten minste niveau C voor de veiligheidsbeheersdoelstellingen "veiligheidscultuur", "veiligheidsbeleid en -doelstellingen", "veiligheidsborging" en "bevordering van de veiligheid";

b) ten minste niveau D voor de veiligheidsbeheersdoelstelling "beheer van veiligheidsrisico's".

Artikel 3

Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu

De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu, als gedefinieerd in punt 2.1 van afdeling 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, worden gemeten als de gemiddelde extra afgelegde afstand ten opzichte van de grootcirkelafstand en mogen niet hoger liggen dan de volgende percentages: 2,80 % in 2025, 2,75 % in 2026, 2,71 % in 2027, 2,68 % in 2028 en 2,66 % in 2029.

Artikel 4

Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit

De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit, zoals gedefinieerd overeenkomstig punt 3.1 van afdeling 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn de gemiddelde en-route-ATFM-vertragingen die kunnen worden toegeschreven aan luchtvaartnavigatiediensten en bedragen ten hoogste 0,9 minuut per vlucht in 2025, 0,7 minuut per vlucht in 2026, 0,6 minuut per vlucht in 2027, 0,5 minuut per vlucht in 2028 en 0,5 minuut per vlucht in 2029.

Artikel 5

Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

1. De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, als gedefinieerd in punt 4.1 van afdeling 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn de jaarlijkse variatie in de gemiddelde Uniewijde bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten van −1,2 % voor 2025, −1,2 % voor 2026, −1,2 % voor 2027, −1,2 % voor 2028 en −1,2 % voor 2029. Het uitgangspunt voor de berekening van de jaarlijkse variatie is de in punt 3 vastgestelde basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten.

2. De Uniewijde basiswaarde voor bepaalde kosten wordt vastgesteld op 7 100 000 000 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2022 ("EUR2022").

3. De Uniewijde basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten wordt vastgesteld op 55,07 EUR in EUR2022.

Artikel 6

Alarmdrempels

1. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 18, lid 1, punt a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van een of meer in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelstellingen vragen als:

a) het werkelijke door Eurocontrol geregistreerde verkeersvolume in een bepaald kalenderjaar met ten minste 10 % van de IFR-bewegingen afwijkt van de verkeersprognose in het overeenkomstig artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde prestatieplan, of

b) het werkelijke door Eurocontrol geregistreerde verkeersvolume in een bepaald kalenderjaar met ten minste 10 % van de diensteenheden afwijkt van de verkeersprognose in het overeenkomstig artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde prestatieplan.

2. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 18, lid 1, punt a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van een of meer in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelstellingen vragen als de variatie van de referentiewaarden als gevolg van de seizoensgebonden actualiseringen van het operationeel netwerkplan ("NOP") overeenkomstig artikel 9, lid 4, punt a), en artikel 9, lid 8, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123, in vergelijking met de referentiewaarden van de recentste versie van het operationeel netwerkplan die beschikbaar is op het moment dat het prestatieplan wordt opgesteld, ten minste de volgende waarden bedraagt:

a) 0,05 minuut en-route ATFM-vertraging als de op het moment van de opstelling van het prestatieplan beschikbare referentiewaarde van de recentste versie van het operationeel netwerplan minder dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging bedraagt, of

b) 0,04 minuut en-route ATFM-vertraging, verhoogd met 5 % van de referentiewaarde van de recentste versie van het operationeel netwerkplan die beschikbaar is op het moment van de opstelling van het prestatieplan, als die referentiewaarde gelijk is aan of groter is dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging.

Artikel 7

Vergelijkingsgroepen

Met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie worden de vergelijkingsgroepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat als volgt bepaald:

a) groep A: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Frankrijk, Duitsland, Italië en Spanje;

b) groep B: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Cyprus, Ierland, Malta en Portugal;

c) groep C: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Bulgarije, Kroatië, Griekenland, Hongarije, Slowakije, Slovenië en Roemenië;

d) groep D: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Tsjechië, Estland, Letland, Litouwen en Polen;

e) groep E: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Oostenrijk, België, Luxemburg, Nederland en Zwitserland;

f) groep F: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden.

Artikel 8

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 12 juni 2024.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN