

**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****(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 <sup>(1)</sup> ("de kaderverordening"), en met name artikel 11, lid 3, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op grond van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet de Commissie voor elke referentieperiode EU-wijde prestatiedoelen vaststellen voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie. Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie <sup>(2)</sup> zijn uitvoeringsvoorschriften met betrekking tot die doelstellingen vastgesteld. Krachtens artikel 9, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 dient de Commissie, naast de EU-wijde prestatiedoelen, de volgende waarden vast te stellen: een EU-wijde "basiswaarde voor bepaalde kosten", een EU-wijde "basiswaarde voor de bepaalde eenheidskost", alarmdrempels boven dewelke de lidstaten een herziening van de prestatiedoelen in de prestatieplannen mogen vragen, en ten slotte de vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat. De bepaalde kosten worden vastgesteld op basis van artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup>.
- (2) De EU-wijde prestatiedoelen voor de derde referentieperiode (RP3), die de kalenderjaren 2020 tot en met 2024 bestrijkt, de EU-wijde basiswaarden, de alarmdrempels en de vergelijkbare groepen moeten worden vastgesteld vóór 1 juni 2019, zodat de prestatieplannen kunnen worden vastgesteld en uiterlijk op 1 oktober 2019 aan de Commissie ter beoordeling kunnen worden voorgelegd.
- (3) Op 16 december 2016 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 en Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2296 van de Commissie <sup>(4)</sup> voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim een prestatiebeoordelingsorgaan aangewezen om haar bij te staan bij de toepassing van de prestatieregeling.
- (4) Om de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen voor RP3 te vergemakkelijken, heeft het prestatiebeoordelingsorgaan, namens de Commissie, van 20 juni 2018 tot 16 januari 2019 een raadpleging van belanghebbenden gehouden. Alle in artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 genoemde belanghebbenden, waaronder luchtruimgebruikers, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en belangenorganisaties van beroepspersoneel, werden geraadpleegd over de reikwijdte van de indicatieve prestatiedoelen en de aanpak en de methodologie voor het vaststellen van prestatiedoelen en andere waarden.
- (5) Op 22 februari 2019 heeft het prestatiebeoordelingsorgaan haar eindverslag ingediend bij de Commissie. In dat verslag wordt rekening gehouden met wijzigingen die zijn ingevoerd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, met relevante opmerkingen van belanghebbenden en met de meest recente statistieken en prognose van de Statistics and Forecast Service ("Statfor") en het Central Route Charges Office van Eurocontrol. In het verslag van het prestatiebeoordelingsorgaan worden de uitgangspunten en de onderbouwing van de voorgestelde doelstellingen, de basiswaarden, de alarmdrempels en de vergelijkbare groepen toegelicht.

<sup>(1)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

<sup>(4)</sup> Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2296 van de Commissie van 16 december 2016 tot oprichting van de onafhankelijke deskundigengroep die wordt aangewezen als prestatiebeoordelingsorgaan van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 92).

- (6) Bij de in dit besluit vastgestelde EU-wijde prestatiedoelen is rekening gehouden met de input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de netwerkbeheerder, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het EASA") en de nationale toezichthoudende autoriteiten. Voorts heeft de Commissie in januari en februari 2019 bijeenkomsten en uitwisselingen georganiseerd met lidstaten, nationale toezichthoudende autoriteiten, de netwerkbeheerder en het prestatiebeoordelingsorgaan om de meest recente informatie die relevant is voor de vaststelling van de prestatiedoelen, uit te wisselen. Tijdens die besprekingen werden de lidstaten verzocht hun oorspronkelijke kostengegevens en informatie over de verkeersprognoses bij te werken. Bij de in dit besluit vastgestelde prestatiedoelen is rekening gehouden met die informatie.
- (7) De EU-wijde prestatiedoelen en basiswaarden zijn gebaseerd op gegevens betreffende het geografisch werkgebied van de lidstaten, Noorwegen en Zwitserland en op de en-routeverkeersprognoses, uitgedrukt in IFR-bewegingen, en diensteenheden op basis van de Statfor-prognose van Eurocontrol van 18 februari 2019. Deze en-routeverkeersprognose stemt overeen met 10 534 000 IFR-bewegingen en 139 141 000 diensteenheden voor 2019, 10 824 000 IFR-bewegingen en 143 878 000 diensteenheden voor 2020, 10 996 000 IFR-bewegingen en 146 980 000 diensteenheden voor 2021, 11 191 000 IFR-bewegingen en 150 398 000 diensteenheden voor 2022, 11 355 000 IFR-bewegingen en 153 368 000 diensteenheden voor 2023, en 11 523 000 IFR-bewegingen en 156 359 000 diensteenheden voor 2024.
- (8) Bij de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen moet rekening worden gehouden met de aspecten veiligheid en milieu en met economische en operationele overwegingen. Er moet worden gestreefd naar een evenwicht om ervoor te zorgen dat de nadelen de verwachte baten niet overstijgen. Daarom moeten de EU-wijde prestatiedoelen voor RP3 rekening houden met onderlinge afhankelijkheden en wisselwerkingen tussen prestatiekerngebieden. Bij de prestatiedoelen voor de prestatiekerngebieden kostenefficiëntie en capaciteit moet immers rekening worden gehouden met de verhouding tussen de kosten voor het bieden van extra capaciteit en de verbeteringen die daartegenover staan. Bij de prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied milieu moet er rekening mee worden gehouden dat operationele maatregelen op het gebied van luchtverkeersbeheer (ATM) om het brandstofverbruik en de emissies te beperken, in de praktijk niet altijd uitvoerbaar zijn. Dit is te wijten aan operationele beperkingen in verband met, in het bijzonder, een veilige separatieafstand tussen luchtvaartuigen en de beschikbare ATM-capaciteit. Ten slotte moet de veilige verlening van luchtvaartnavigatiediensten als fundamentele doelstelling worden meegenomen bij de vaststelling van de prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied veiligheid en moet veiligheid een integrerend deel uitmaken van de bedrijfsplanning van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- (9) De in dit besluit vastgestelde EU-wijde prestatiedoelen weerspiegelen het streven naar een performant netwerk als geheel. Overeenkomstig de artikelen 14 en 15 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 beoordeelt de Commissie of de nationale prestatiedoelen of FAB-prestatiedoelen in het ontwerpstatieplan samenhangend zijn met de in dit besluit vastgestelde EU-wijde prestatiedoelen, rekening houdende met de lokale omstandigheden.
- (10) De EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied veiligheid, die in samenwerking met het EASA zijn ontwikkeld, moeten worden gemeten als het minimumniveau van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer dat moet worden bereikt door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gecertificeerd zijn om luchtverkeersdiensten te verlenen. Bij die prestatiedoelen moet rekening worden gehouden met de feitelijke en beoogde prestaties in de tweede referentieperiode en moet het ambitieniveau hoger liggen dan de naleving van de minimumeisen voor de elementen van het veiligheidsbeheersysteem. Voorts heeft de Commissie het EASA de opdracht gegeven de nalevings- en toepassingsrichtsnoeren bij te werken en toe te zien op de veiligheidsindicatoren van afdeling 1, punt 1, en afdeling 2, punt 1, van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Hierdoor is het kader dat wordt gebruikt om de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer te meten, strenger dan in de tweede referentieperiode, hetgeen tot uiting komt in de aanpak die is gevolgd voor het bepalen van de EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied veiligheid voor RP3. Bij deze doelstellingen moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen voor het veiligheidsbeheer van ATM-wijzigingen die worden gepromoot door de uitvoering van Sesar-projecten als bedoeld in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004, door de nadruk te leggen op de doelstellingen inzake het waarborgen van de veiligheid en het beheer van veiligheidsrisico's.
- (11) Bij de EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied milieu, gemeten als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, moet rekening worden gehouden met het prestatieniveau dat in de tweede referentieperiode is bereikt, met de maatregelen die zijn uitgevoerd om de ATM-activiteiten te optimaliseren, en met de relevante input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de netwerkbeheerder en de nationale toezichthoudende autoriteiten.

- (12) De milieu-impact van de luchtvaart blijft toenemen, maar minder snel dan verwacht werd in het licht van de toename van het aantal vluchten in de tweede referentieperiode. Dankzij de optimalisering van ATM-activiteiten in verband met het uittekenen, plannen en beheren van de luchtverkeersstromen en capaciteit is de door de inefficiëntie van het ATM-netwerk veroorzaakte extra CO<sub>2</sub>-uitstoot van "gate tot gate", berekend door een vergelijking van de werkelijke trajecten en de onbelemmerde trajecten voor alle Europese vluchten in de jongste zes jaar, stabiel gebleven op ongeveer 6 %, terwijl het aantal vluchten is gestegen. De horizontale en-routevluchtefficiëntie is in het algemeen afgenomen en de prestatiedoelstelling voor de tweede referentieperiode zal naar verwachting worden gehaald.
- (13) Verbeteringen op het prestatiekerngebied milieu zijn voornamelijk te danken aan de invoering van vrije luchtcorridors, die kortere routes en een efficiënter gebruik van het Europese luchtruim mogelijk maken. Men verwacht dat de vrije luchtcorridors tegen eind 2019 in het grootste deel van het Europees luchtruim zullen zijn ingevoerd en tegen 2022 volledig operationeel zullen zijn. In combinatie met de geleidelijke invoering van grensoverschrijdende activiteiten volgens vrije luchtcorridors kan dit leiden tot directere routes en een daling van het aantal vliegmijsen en de door het luchtverkeer veroorzaakte emissies, hetgeen bijdraagt tot een duurzame vermindering van de koolstofintensiteit van de luchtvaart. Die geleidelijke invoering rechtvaardigt derhalve een verbetering van de horizontale en-routevluchtefficiëntie tot 2022. Na 2022 moet de horizontale en-routevluchtefficiëntie stabiel blijven. Op grond van de momenteel geplande maatregelen en gelet op het feit dat luchtvaartuigen steeds vaker ongunstige weersomstandigheden en gevarenczones moeten ontwijken en aangezien bij ATM-activiteiten een minimale separatieafstand tussen vliegtuigen moet worden aangehouden, wordt niet verwacht dat de horizontale en-routevluchtefficiëntie in 2023 en 2024 nog verder zal verbeteren.
- (14) Bij de EU-wijde prestatiedoelstelling voor het prestatiekerngebied capaciteit, gemeten als de gemiddelde "en-route" ATFM-vertraging per vlucht die toe te rekenen is aan luchtvaarnavigatiediensten, moet rekening worden gehouden met het in de tweede referentieperiode bereikte prestatieniveau en met de relevante input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de netwerkbeheerder en de nationale toezichthoudende autoriteiten.
- (15) Zoals de netwerkbeheerder heeft gedocumenteerd, is het luchtverkeer in Europa gedurende de tweede referentieperiode aanzienlijk gegroeid en heeft het inmiddels een historisch hoog niveau bereikt. De IFR-bewegingen zijn in de eerste vier jaar van de tweede referentieperiode met 13 % toegenomen en de gemiddelde "en route" ATFM-vertraging steeg van 0,73 minuut per vlucht in 2015 tot 1,73 minuut per vlucht in 2018, wat neerkomt op een toename van de vertraging met 137 %. In sommige gebieden van de Unie, met name in een beperkt aantal luchtverkeersleidingscentra in het kerngebied van Europa en in aangrenzende gebieden in Midden-Europa, was er onvoldoende ATM-capaciteit voorhanden om de groei van het verkeer op te vangen. Vijf luchtverkeersleidingscentra zijn verantwoordelijk voor meer dan de helft van de totale "en-route" ATFM-vertraging die is toe te schrijven aan luchtverkeersleidingscapaciteit (ATC) en -personeel in Europa; sommige van die centra hebben de afgesproken capaciteitsplannen nog niet uitgevoerd. Hierdoor is de EU-wijde prestatiedoelstelling voor de tweede referentieperiode van een gemiddelde ATFM-vertraging van 0,5 minuut per vlucht niet gehaald. Men verwacht dat het capaciteitstekort de komende jaren nog zal toenemen.
- (16) Op basis van de verkeersprognoses voor RP3 verwachten de netwerkbeheerder en het prestatiebeoordelingsorgaan dat de meeste verleners van luchtvaarnavigatiediensten in staat zullen zijn om de voor RP3 vereiste capaciteit te bieden. Volgens de door de nationale toezichthoudende autoriteiten verstrekte informatie zal de kwaliteit van de in het kader van het operationeel netwerkplan (NOP) verleende luchtvaarnavigatiediensten bij een aantal luchtverkeersleidingscentra ontoereikend blijven door een gebrek aan personeel, met name tijdens de eerste drie jaar van RP3. Hierdoor zal de optimale gemiddelde ATFM-vertraging van 0,5 minuut per vlucht voor het hele systeem pas aan het einde van RP3 haalbaar zijn. Om het capaciteitstekort aan te pakken en de in bij dit besluit vastgestelde streefcijfers te halen, bevelen de netwerkbeheerder en het prestatiebeoordelingsorgaan aan dat de verleners van luchtvaarnavigatiediensten voor de betrokken luchtverkeersleidingscentra specifieke maatregelen nemen.
- (17) De EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie voor elk referentiejaar moeten worden uitgedrukt als een percentage van de jaarlijkse variatie ten opzichte van de gemiddelde EU-wijde "bepaalde eenheidskosten" voor en-routeluchtvaarnavigatiediensten. Bij de vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie moet rekening worden gehouden met het prestatieniveau dat in de eerste en tweede referentieperiode is bereikt en met de relevante input van het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteiten.

- (18) Over de hele EU bekeken, zijn de werkelijke en-routekosten, uitgedrukt in EUR2017, sinds het begin van de eerste referentieperiode in 2012 constant gebleven ondanks de aanzienlijke toename van het verkeer. De werkelijke kosten voor de eerste drie jaar van de tweede referentieperiode liggen lager dan de overeenkomstige bepaalde kosten. Daardoor lag het gezamenlijke surplus van de luchtvaartnavigatiediensten op EU-niveau boven de verwachtingen. Samen met de analyse van het prestatiebeoordelingsorgaan wijst dit erop dat de meeste verleners van luchtvaartnavigatiediensten in RP3 ruimte hebben om hun kostenefficiëntie te verbeteren en tegelijk in te spelen op de capaciteitsbehoeften. Tegelijkertijd zijn de vertragingen in het luchtverkeer en de en-route-ATFM-vertragingen de jongste jaren aanzienlijk toegenomen, hetgeen erop kan wijzen dat er tijdens de tweede referentieperiode onvoldoende is geïnvesteerd in het netwerk. De doelstellingen inzake kostenefficiëntie voor RP3 moeten gericht zijn op een betere kostenefficiëntie, maar die verbetering mag niet ten koste gaan van voldoende capaciteit.
- (19) Luchtruimgebruikers hebben hun bezorgdheid geuit over geschrapte of uitgestelde investeringsprojecten om de nodige capaciteit te leveren. De kosten voor die projecten waren vaak gedeeltelijk of volledig ingecalculeerd in de vastgestelde kosten van de vorige referentieperiodes en derhalve in de gehanteerde heffingen. Als verleners van luchtvaartnavigatiediensten een deel van hun overschot genereren door de nodige investeringen te schrappen of uit te stellen, kunnen die overschotten worden gebruikt voor de financiering van noodzakelijke investeringen in RP3, voor zover die overschotten niet als dividend aan aandeelhouders of aan de staatsbegroting zijn uitgekeerd. Voorts moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten bij het vaststellen van de rentevoeten voor de berekening van de kapitaalkosten rekening houden met de beperkingen van de risico's voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de mechanismen voor verkeers- en kostenrisicodeling en de algemeen gunstige financieringsvoorwaarden.
- (20) De verwachte verbetering van de kostenefficiëntie voor de RP3 moet worden berekend op basis van de EU-wijde basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten, die wordt berekend door de basiswaarde voor de bepaalde kosten te delen door de verkeersraming, uitgedrukt in diensteenheden voor het jaar 2019. De basiswaarde voor de EU-wijde bepaalde kosten wordt geraamd op basis van een lineaire regressieanalyse van de werkelijke kosten voor de jaren 2015, 2016 en 2017 en aangepast op basis van de meest recente kostenramingen en verkeersvariëaties en hun invloed op de kosten.
- (21) De bepaalde kosten op het niveau van de gehele Unie voor RP3 zouden in de loop van RP3 slechts licht stijgen, tot boven de basiswaarde voor de bepaalde kosten. Dit is gerechtvaardigd om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en met name om het capaciteitstekort in het Europese luchtruim aan te pakken. Over een periode die zowel RP3 als de tweede referentieperiode bestrijkt, bedraagt de jaarlijkse verandering van de gemiddelde EU-wijde bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten – 2,7 % per jaar.
- (22) Naast de EU-wijde prestatiedoelen moeten alarmdrempels worden vastgesteld boven dewelke de lidstaten een herziening van de prestatiedoelen in de prestatieplannen mogen vragen. Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 voorziet in drie verschillende soorten drempels, op basis van de volgende parameters: afwijkingen tussen het werkelijke verkeer en de verkeersraming tijdens een bepaald kalenderjaar, uitgedrukt als percentage van IFR-bewegingen; afwijkingen tussen het werkelijke verkeer en de verkeersraming tijdens een bepaald kalenderjaar, uitgedrukt als percentage van diensteenheden, en de variatie van de referentiewaarden ten gevolge van seizoen-supdates van het operationeel netwerkplan. Variaties in de onderliggende factoren van deze alarmdrempels kunnen aanzienlijke gevolgen hebben voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zowel wat de werkelijke inkomsten betreft, als wat de capaciteitsvoorziening betreft.
- (23) Om de alarmdrempels vast te stellen, moet rekening worden gehouden met de verkeersprognoses, in termen van en-routediensteenheden en IFR-bewegingen, van lage tot hoge groei op basis van het Statfor van Eurocontrol. De lange prognoseperiode tot eind 2024 brengt een zekere mate van onzekerheid mee, met name in verband met de economische groei, het voornemen van het Verenigd Koninkrijk om de Unie te verlaten, geopolitieke risico's die tot de sluiting van het luchtruim kunnen leiden en de variaties van de verkeersstromen, zoals vastgesteld tijdens de tweede referentieperiode, alsook de ontwikkeling van economische banden met opkomende markten. In de prognoses wordt rekening gehouden met deze risico's, op basis van de tot februari 2019 beschikbare informatie. De economische vooruitzichten blijven echter onzeker en het gewicht van de risico's is uitermate variabel.
- (24) Naast de EU-wijde prestatiedoelen moeten vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat, worden gedefinieerd met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie. Om die groepen af te bakenen, moet rekening worden gehouden met de complexiteit van het luchtruim, de niveaus en veranderlijkheid van de verkeersstromen, de kosten van levensonderhoud en de arbeidskosten per eenheid van luchtverkeersleiders van alle luchtvaartnavigatiediensten.

- (25) De bij de vaststelling van dit uitvoeringsbesluit bepaalde waarden van de EU-wijde prestatiedoelen en van de alarmdrempels, moeten dezelfde blijven, zelfs als het Unierecht vanaf een later tijdstip niet meer van toepassing zou zijn op het Verenigd Koninkrijk en er geen terugtrekkingsakkoord in werking is getreden. Die mogelijke gebeurtenis zou immers geen ingrijpende gevolgen hebben voor de vaststelling van die waarden. De EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied veiligheid worden bepaald door factoren die onafhankelijk zijn van het aantal lidstaten. De EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied milieu zijn afhankelijk van de trajecten, maar het is niet relevant of die trajecten door het luchtruim van alleen de lidstaten of ook van derde landen lopen. Voor de EU-wijde prestatiedoelen voor de prestatiekerngebieden capaciteit en kostenefficiëntie hebben de berekeningen aangetoond dat de gevolgen van het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie verwaarloosbaar zouden zijn en het derhalve in geen van beide scenario's nodig zou zijn die doelstellingen te wijzigen. De basiswaarde voor de bepaalde kosten, de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten en de vergelijkbare groepen moeten echter afhangen van de vraag of het Unierecht of een terugtrekkingsakkoord op het Verenigd Koninkrijk van toepassing is op de dag van de inwerkingtreding van dit uitvoeringsbesluit, dan wel of geen van deze twee scenario's van toepassing is.
- (26) De maatregelen in dit besluit zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

### **Toepassingsgebied**

Dit besluit is van toepassing op de derde referentieperiode als bedoeld in artikel 7 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

#### *Artikel 2*

### **EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied veiligheid**

De door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gecertificeerd zijn om diensten te verlenen tegen eind 2024 te halen EU-wijde prestatiedoelen 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:

- a) ten minste niveau C voor de beheersdoelstellingen "veiligheidscultuur", "veiligheidsbeleid en -doelstellingen", "veiligheidsborging" en "bevordering van de veiligheid";
- b) ten minste niveau D voor de beheersdoelstelling "beheer van veiligheidsrisico's".

#### *Artikel 3*

### **EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied milieu**

De EU-wijde prestatiedoelen 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: 2,53 % in 2020, 2,47 % in 2021, 2,40 % in 2022, 2,40 % in 2023 en 2,40 % in 2024.

#### *Artikel 4*

### **EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied capaciteit**

De EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied capaciteit, 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 2020, 0,9 minuut per vlucht in 2021, 0,7 minuut per vlucht in 2022, 0,5 minuut per vlucht in 2023 en 0,5 minuut per vlucht in 2024.

## Artikel 5

**EU-wijde prestatiedoelen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie**

1. De EU-wijde prestatiedoelen 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 EU-wijde bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten van – 1,9 % voor 2020, – 1,9 % voor 2021, – 1,9 % voor 2022, – 1,9 % voor 2023 en – 1,9 % voor 2024. Het uitgangspunt voor de berekening van de jaarlijkse variatie is de in punt 3 vastgestelde basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten.
2. De basiswaarde voor de bepaalde kosten wordt vastgesteld op:
  - a) 6 245 065 000 EUR in EUR2017 als het recht van de Unie niet meer op het Verenigd Koninkrijk van toepassing is op een datum vóór de datum van inwerkingtreding van dit uitvoeringsbesluit en er op die datum geen uittredingsovereenkomst met het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden;
  - b) 7 047 092 000 EUR in EUR2017 in alle andere gevallen.
3. De basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten wordt vastgesteld op:
  - a) 49,29 EUR in EUR2017 als het recht van de Unie niet meer op het Verenigd Koninkrijk van toepassing is op een datum vóór de datum van inwerkingtreding van dit uitvoeringsbesluit en er op die datum geen uittredingsovereenkomst met het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden;
  - b) 50,65 EUR in EUR2017 in alle andere gevallen.

## Artikel 6

**Alarmdrempels**

1. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 18, lid 1, onder a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van de in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelen 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;
  - 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, onder a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van de in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelen vragen als: de variatie van de referentiewaarden als gevolg van de seizoensgebonden actualiseringen van het NOP overeenkomstig artikel 9, lid 4, onder a), en artikel 9, lid 8, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie <sup>(5)</sup> in vergelijking met de referentiewaarden van de meest recente versie van het NOP 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 indien de op het moment van de opstelling van het prestatieplan beschikbare referentiewaarde van de meest recente versie van het NOP minder dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging bedraagt, of
  - b) 0,04 minuut en-route-ATFM-vertraging, verhoogd met 5 % indien de op het moment van de opstelling van het prestatieplan beschikbare referentiewaarde van de meest recente versie van het NOP gelijk is aan of groter is dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging.

<sup>(5)</sup> 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).

*Artikel 7***Vergelijkbare groepen**

Met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie worden de vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat als volgt bepaald:

- a) als het recht van de Unie niet meer op het Verenigd Koninkrijk van toepassing is op een datum vóór de datum van inwerkingtreding van dit uitvoeringsbesluit en er op die datum geen uittredingsovereenkomst met het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden:
- i) groep A: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Duitsland, Frankrijk, Spanje en Italië;
  - ii) groep B: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland en Ierland;
  - iii) groep C: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Tsjechië, Kroatië, Slovenië, Hongarije, Slowakije, Bulgarije, Polen, Roemenië en Portugal;
  - iv) groep D: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Cyprus, Malta, Estland, Letland, Litouwen en Griekenland;
  - v) groep E: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Oostenrijk, Zwitserland, België-Luxemburg en Nederland;
- b) in alle andere gevallen:
- i) groep A: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Spanje en Italië;
  - ii) groep B: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland en Ierland;
  - iii) groep C: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Tsjechië, Kroatië, Slovenië, Hongarije, Slowakije, Bulgarije, Polen, Roemenië en Portugal;
  - iv) groep D: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Cyprus, Malta, Estland, Letland, Litouwen en Griekenland;
  - v) groep E: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Oostenrijk, Zwitserland, België-Luxemburg en Nederland.

*Artikel 8*

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, 29 mei 2019.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
Jean-Claude JUNCKER