BESCHLUSS (EU) 2022/767 DER KOMMISSION**vom 13. April 2022****über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Portugal vorgelegten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2288)***(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (im Folgenden „Rahmenverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 1,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

- (1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 muss ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet werden. Ferner sind nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) verbindliche Leistungsziele für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen festzulegen. Diese Leistungsziele müssen mit den von der Kommission für den betreffenden Bezugszeitraum festgelegten unionsweit geltenden Zielen in Einklang stehen. Der Kommission obliegt es, anhand der in Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien zu bewerten, ob die in den von den Mitgliedstaaten erstellten Leistungsplanentwürfen vorgeschlagenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar sind.
- (2) Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie hat aufgrund der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen Maßnahmen seit dem ersten Quartal des Kalenderjahres 2020 den Luftverkehrssektor erheblich beeinträchtigt und zu einem im Vergleich zum präpandemischen Niveau erheblichen Rückgang des Luftverkehrs geführt.
- (3) Ursprünglich wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum (im Folgenden „RP3“) mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission ⁽³⁾ festgelegt. Da diese unionsweit geltenden Leistungsziele und die anschließend von den Mitgliedstaaten für den RP3 vorgelegten Leistungsplanentwürfe vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie erstellt wurden, konnten sie den daraufhin erheblich veränderten Umständen im Luftverkehr nicht Rechnung tragen.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 (ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1).

⁽³⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission vom 29. Mai 2019 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den dritten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2024) (ABl. L 144 vom 3.6.2019, S. 49).

- (4) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ⁽⁴⁾ abweichen. Auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 hat die Kommission am 2. Juni 2021 den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ erlassen, in dem überarbeitete unionsweite Leistungsziele für den RP3 festgelegt sind.
- (5) Die Kommission stellt fest, dass in der Verkehrsprognose des STATFOR (Statistics and Forecast Service) von Eurocontrol vom Oktober 2021 davon ausgegangen wird, dass der Luftverkehr auf Unionsebene im Laufe des Jahres 2023 sein präpandemisches Niveau erreichen und 2024 über diesem Niveau liegen wird. Allerdings ist die Unsicherheit mit Blick auf die Verkehrsentwicklung angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der epidemiologischen COVID-19-Entwicklung immer noch sehr hoch. Die Kommission stellt ferner fest, dass für die Verkehrserholung in den Mitgliedstaaten ein uneinheitlicher Verlauf erwartet wird.
- (6) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe mit überarbeiteten lokalen Leistungszielen für den RP3 ausgearbeitet und angenommen, die der Kommission bis zum 1. Oktober 2021 zur Bewertung vorgelegt wurden. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission die Mitgliedstaaten auf, bis zum 17. November 2021 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen. Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Portugal vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.
- (7) Das Leistungsüberprüfungsgremium, das die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe für den RP3 vorgelegt.
- (8) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der von Portugal vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet. Für jeden wesentlichen Leistungsbereich und die damit verbundenen Leistungsziele hat die Kommission die Bewertung ergänzt, indem sie die Leistungsplanentwürfe anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

- (9) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit hat die Kommission die Kohärenz der von Portugal vorgelegten Ziele hinsichtlich der Effektivität des Sicherheitsmanagements der Flugsicherungsorganisationen auf der Grundlage des in Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriteriums bewertet. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Sicherheitsziele geplanten Maßnahmen anhand der in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente ergänzt.
- (10) Portugal hat in seinem Leistungsplanentwurf folgende Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission vom 3. November 2020 über Sondermaßnahmen für den dritten Bezugszeitraum (2020-2024) des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum aufgrund der COVID-19-Pandemie (ABl. L 366 vom 4.11.2020, S. 7).

⁽⁵⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 der Kommission vom 2. Juni 2021 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den dritten Bezugszeitraum (2020-2024) und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/903 (ABl. L 195 vom 3.6.2021, S. 3).

Portugal	Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)				
Betroffener Anbieter von Flugsicherungsdiensten	Sicherheitsmanagementziel	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C

- (11) In Bezug auf die von Portugal für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten (NAV Portugal) vorgeschlagenen Sicherheitsziele hat die Kommission festgestellt, dass das Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels im Hinblick auf das „Sicherheitsrisikomanagement“ im Jahr 2024 erreicht werden soll, während bei den anderen „Sicherheitsmanagementzielen“ die lokalen Leistungsziele in jedem Kalenderjahr von 2021 bis 2024 dem Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels entsprechen sollen.
- (12) Die Kommission stellt fest, dass der von Portugal vorgelegte Leistungsplanentwurf für NAV Portugal Maßnahmen enthält, die der Erreichung der lokalen Sicherheitsziele dienen, darunter die Umrüstung bestehender Instrumente, Verbesserungen bei der Überwachung der Sicherheitskennzahlen und der Berichterstattung über die Sicherheitskultur sowie die Überarbeitung der Ausbildungskonzepte in Bezug auf das Sicherheitsmanagementsystem.
- (13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11 und 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, d. h. 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Portugals enthaltenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

- (14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von Portugal vorgelegten Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (*European Route Network Improvement Plan*, ERNIP) festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Umweltziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.
- (15) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und das Ziel damit als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Entsprechend wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.
- (16) Die von Portugal vorgeschlagenen Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt und die entsprechenden nationalen Referenzwerte für den RP3 aus dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Portugals enthaltene streckenbezogene Umweltziele , ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflueffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Referenzwerte für Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Die Kommission stellt fest, dass die von Portugal in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (18) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Portugal in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, darunter die Optimierung und Erweiterung des Nahverkehrsbereichs von Madeira, die Umsetzung eines Plans für den Übergang zur leistungsbasierten Navigation, neue Strukturen für Standard-Instrumenten-Abflüge und -Landeansflüge in Cascais, das Point-Merge-Anflugsystem für den Nahverkehrsbereich von Lissabon sowie mehrere Maßnahmen zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Frankreich, Spanien und Marokko.
- (19) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Portugal im Fluginformationsgebiet Lissabon bereits die freie Streckenführung ab Flugfläche 245 eingeführt hat und für Ende 2024 plant, den Luftraum mit freier Streckenführung (*free route airspace*, im Folgenden „FRA“) auf das Fluginformationsgebiet Santa Maria auszuweiten.
- (20) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 17 bis 19 sollten die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

- (21) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von Portugal vorgelegten Ziele für die durchschnittliche Verspätung bei der Verkehrsflussregelung (*air traffic flow management*, im Folgenden „ATFM“) im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Netzbetriebsplan festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.
- (22) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und das Ziel damit als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Entsprechend wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.
- (23) Die von Portugal in seinem Entwurf für den RP3 vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele, ausgedrückt in ATFM-Verspätungsminuten je Flug, und die entsprechenden im Netzbetriebsplan festgelegten Referenzwerte lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Portugals enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,09	0,13	0,13	0,13
Referenzwerte für Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Die Kommission stellt fest, dass die von Portugal in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (25) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, das Portugal in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen vorliegt, die der Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele dienen. Zu diesen Maßnahmen gehören der Übergang zu einem neuen System für das Flugverkehrsmanagement und einem neuen Betriebsraum, Luftraumänderungen einschließlich grenzüberschreitender FRA-Initiativen, verbesserte Verfahren für das Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement (ATFCM) sowie die Umsetzung eines Einstellungsplans, mit dem die Zahl der VZÄ für Fluglotsen deutlich erhöht werden soll (+ 25 % bis 2024 gegenüber dem Niveau von 2019).
- (26) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 24 und 25 sollten die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität bewertet werden.

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

- (27) Im Hinblick auf die Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der im Entwurf enthaltenen Streckenkapazitätsziele durch die Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde in Bezug auf Portugal festgestellt, dass diese Ziele Anlass zu Bedenken geben.
- (28) Die Kommission stellt fest, dass die Flughäfen Lissabon und Porto beim Vergleich der vorgeschlagenen nationalen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung mit der Leistung ähnlicher Flughäfen während des zweiten Bezugszeitraums (im Folgenden „RP2“) voraussichtlich größere ATFM-Verspätungen verzeichnen werden als für ähnliche Flughäfen prognostiziert.
- (29) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Portugal im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen näher begründen oder die im Entwurf für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug vorgeschlagenen Ziele nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (30) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurde die Kohärenz der von Portugal vorgelegten Ziele für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3, der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP2 und im RP3 (2015-2024) und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Flugsicherungsorganisationen über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.
- (31) Die Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Ergänzt wurde sie durch die Überprüfung der wichtigsten Faktoren und Parameter, die diesen Zielen gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zugrunde liegen.
- (32) Portugal hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Kontinentalportugal	2014 Basis- wert	2019 Basis- wert	2020- 2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Portugals bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 2,1 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (34) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Portugals bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,5 % pro Jahr im RP2 und im RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (35) Beim Vergleich der in den Erwägungsgründen 33 und 34 genannten lokalen und unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit sollte jedoch berücksichtigt werden, dass das in der STATFOR-Prognose von Eurocontrol für Portugal im RP3 vorausgesagte Wachstum des Streckenverkehrs deutlich unter dem durchschnittlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf Unionsebene liegen dürfte. Dadurch wird es für Portugal schwieriger, den genannten unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit zu folgen.
- (36) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Portugals Basiswert von 34,88 EUR für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit um 12,2 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 39,73 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass die für Portugal festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2024 weiterhin um 9,8 % unter dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen werden.
- (37) Die Kommission hat ferner geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 33 und 34 festgestellten Abweichungen als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 erachtet werden können, sofern die ermittelte Abweichung vom unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind, oder auf Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen ist.
- (38) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Portugal in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen und Investitionen darlegt, die der Anbieter von Flugsicherungsdiensten NAV Portugal durchführen muss und die der Erreichung der lokalen Kapazitätsziele dienen.
- (39) Insbesondere plant Portugal, ein neues System für das Flugverkehrsmanagement in Betrieb zu nehmen, da das derzeit in Betrieb befindliche System das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat und ersetzt werden muss. Diese Maßnahme ist in der Tat wichtig, um in Zukunft angemessene Kapazitäten bereitzustellen, denn das bestehende System für das Flugverkehrsmanagement hat wesentlich zu den ATFM-Verspätungen beigetragen, die bei NAV Portugal im RP2 unter präpandemischen Bedingungen aufgetreten sind. Das neue System für das Flugverkehrsmanagement wird die je Flugzeug anfallende Arbeitsbelastung der Fluglotsen verringern und neue Funktionen ermöglichen, wodurch operative Vorteile erzielt werden.
- (40) Darüber hinaus plant Portugal, die Zahl der Vollzeitäquivalente für Fluglotsen im Dienst während des RP3 deutlich zu erhöhen. Dieser personelle Ausbau ist entscheidend dafür, dass bis zum Ende des RP3 im Streckenluftraum Portugals mehr Sektoren geöffnet werden können und so die Kapazität erhöht wird.

- (41) Ausgehend von der ausführlichen Analyse durch das Leistungsüberprüfungsgremium ist die Kommission der Auffassung, dass die von Portugal im Leistungsplanentwurf dargelegten einschlägigen Maßnahmen tatsächlich erforderlich sind, um die lokalen Kapazitätsziele zu erreichen. Darüber hinaus kann aufgrund der Bewertung durch das Leistungsüberprüfungsgremium der Schluss gezogen werden, dass die zusätzlichen Kosten dieser Maßnahmen höher sind als die in den Erwägungsgründen 33 und 34 genannten Abweichungen vom unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit und vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit.
- (42) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 38 bis 41 gelangt die Kommission daher zu dem Schluss, dass Portugal das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium erfüllt.
- (43) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen muss nicht weiter geprüft werden, ob Portugal das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium erfüllt.
- (44) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 33 bis 43 sollten die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz bewertet werden.

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

- (45) Im Hinblick auf die Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in deren Anwendungsbereich fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug durch die Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurden für diese Ziele in Bezug auf Portugal keine Bedenken festgestellt.

Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Ergänzung der Bewertung der im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele durch die Kommission

- (46) Entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission in Bezug auf die im Entwurf genannten Kapazitätsziele ihre Bewertung durch eine Überprüfung der in diesem Entwurf enthaltenen Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. In diesem Zusammenhang hat die Kommission geprüft, ob die im Entwurf dargelegten Anreizregelungen die in Artikel 11 Absätze 1 und 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten wesentlichen Anforderungen erfüllen. Es wurde festgestellt, dass die im Leistungsplanentwurf Portugals enthaltenen Anreizregelungen Anlass zu Bedenken geben.
- (47) Die Kommission stellt fest, dass die im Leistungsplanentwurf Portugals vorgeschlagenen Anreizregelungen für die Streckenkapazität und die An- und Abflugkapazität einen maximalen finanziellen Vorteil in Höhe von 0,5 % und einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von 0,5 % der festgestellten Kosten vorsehen.
- (48) In Bezug auf diese Anreizregelungen hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene, auf 0,5 % der festgestellten Kosten festgesetzte maximale finanzielle Nachteil wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird.
- (49) Daher sollte Portugal in Verbindung mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 seine Anreizregelungen für die Erreichung der Streckenkapazitätsziele sowie der An- und Abflugkapazitätsziele dahin gehend überarbeiten, dass die maximalen finanziellen Nachteile, die sich aus diesen Anreizregelungen ergeben, so hoch festgesetzt werden, dass sie sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken, wie dies in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird; dies sollte nach Auffassung der Kommission dazu führen, dass ein maximaler finanzieller Nachteil von mindestens 1 % der festgestellten Kosten festgesetzt wird.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (50) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 9 bis 49 dargelegten Bewertung gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Leistungsziele, die in dem von Portugal vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

- (51) Die Kommission weist darauf hin, dass mehrere Mitgliedstaaten die Absicht geäußert haben, Kostenelemente im Zusammenhang mit der Drohnenerkennung an Flughäfen in ihre Kostenbasis für den RP3 aufzunehmen. Anhand der in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Elemente ließ sich nicht genau feststellen, inwieweit die Mitgliedstaaten solche festgestellten Kosten in ihre RP3-Kostenbasis aufgenommen haben und, sofern solche Kosten einbezogen wurden, in welchem Umfang sie im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten angefallen sind und daher im Rahmen des Leistungssystems und der Gebührenregelung geltend gemacht werden könnten. Die Kommissionsdienststellen haben an alle Mitgliedstaaten ein Ad-hoc-Auskunftsersuchen gerichtet, um einschlägige Informationen einzuholen, und werden die gemeldeten Kosten für die Erkennung von Drohnen an Flughäfen im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung der Gebührensätze weiter prüfen. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Kommission zum Thema der Kosten für die Drohnenerkennung bleiben von diesem Beschluss unberührt.
- (52) Als Reaktion auf die militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine, die am 24. Februar 2022 begann, hat die Union restriktive Maßnahmen erlassen, mit denen russischen Luftfahrtunternehmen, in Russland registrierten Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen, die zwar nicht in Russland registriert sind, sich jedoch im Eigentum einer russischen natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung befinden oder von dieser gechartert oder auf andere Weise kontrolliert werden, untersagt wird, in dem Gebiet der Union zu landen, dort zu starten oder das Gebiet zu überfliegen. Diese Maßnahmen führen zu einer Verringerung des Luftverkehrs im Luftraum über dem Gebiet der Union. Die Auswirkungen auf Unionsebene dürften jedoch nicht mit dem Rückgang des Luftverkehrs infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie im März 2020 vergleichbar sein. Daher sollten die bestehenden Maßnahmen und Verfahren für die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im RP3 beibehalten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Portugal gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten und im Anhang dieses Durchführungsbeschlusses aufgeführt sind, sind mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Portugiesische Republik gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Portugal gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum kohärent sind

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT**Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements**

Portugal	Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)				
Betroffener Anbieter von Flugsicherungsdiensten	Sicherheitsmanagementziel	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT**Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs**

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Portugals enthaltene streckenbezogene Umweltziele , ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Referenzwerte für Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT**Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug**

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Portugals enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,09	0,13	0,13	0,13
Referenzwerte für Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ**Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste**

Streckengebührenzone Kontinentalportugal	2014 Basis- wert	2019 Basis- wert	2020- 2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR