

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 11. März 2014****zur Festlegung unionsweiter Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz und Warnschwellen für den zweiten Bezugszeitraum 2015-2019****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2014/132/EU)

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 („Rahmenverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ist ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen einzurichten. Insbesondere ist die Kommission aufgefordert, unionsweite Leistungsziele in den zentralen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz festzulegen. Weitere Vorschriften in Bezug auf diese Ziele wurden in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission ⁽²⁾ festgelegt.
- (2) Nunmehr sollten unionsweite Leistungsziele für den zweiten Bezugszeitraum, der die Kalenderjahre 2015 bis einschließlich 2019 abdeckt, festgelegt werden.
- (3) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission ⁽³⁾ benannte die Kommission am 29. Juli 2010 ein Leistungsüberprüfungsgremium, das sie bei der Anwendung des Leistungssystems und insbesondere bei der Festlegung unionsweiter Leistungsziele unterstützt.
- (4) Im Hinblick auf die Festlegung unionsweiter Leistungsziele für den zweiten Bezugszeitraum hat das Leistungsüberprüfungsgremium mit Unterstützung der Kommission alle in Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Beteiligten dazu befragt, nach

welchem Konzept und welchen Verfahren und in welchen indikativen Spannen die unionsweiten Leistungsziele festgelegt werden sollten. Die Anhörung der Beteiligten fand vom 25. Januar 2013 bis zum 3. Juli 2013 statt. Der auf der Grundlage von Beschluss 98/500/EG der Kommission ⁽⁴⁾ eingesetzte Ausschuss für den sektoralen Dialog war einbezogen worden, so dass alle Vertretungsorgane des Fachpersonals des Zivilluftfahrtsektors die Möglichkeit hatten, hierzu Stellung zu nehmen.

- (5) Am 27. September 2013 legte das Leistungsüberprüfungsgremium der Kommission einen Bericht mit Vorschlägen für unionsweite Leistungsziele vor, die sich auf die Ergebnisse der Anhörungen der Beteiligten stützten. In dem Bericht wurden die den vorgeschlagenen Zielen zugrunde gelegten Annahmen und Überlegungen erläutert und die Zusammensetzung der Gruppen der Flugsicherungsorganisationen oder funktionalen Luftraumblöcke dargelegt, die ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld aufweisen.
- (6) Die in diesem Beschluss festgelegten unionsweiten Leistungsziele stehen mit der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 im Einklang. Sie wurden mit Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums erstellt. Hierbei wurden die Ergebnisse der Anhörungen der Beteiligten und die Beiträge des Netzmanagements, das mit Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ und Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission ⁽⁶⁾ eingesetzt wurde, sowie der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der nationalen Aufsichtsbehörden berücksichtigt. Grundlage für die Ziele waren die der Kommission und dem Leistungsüberprüfungsgremium zum 17. Dezember 2013 vorliegenden Informationen.
- (7) Die unionsweiten Leistungsziele stützen sich auf Daten für die Mitgliedstaaten, Norwegen und die Schweiz.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1).

⁽⁴⁾ Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1/2011 (ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1).

- (8) Die in diesem Beschluss festgelegten unionsweiten Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Sicherheit wurden gemeinsam mit der EASA erarbeitet. Bei der Festlegung annehmbarer Nachweisverfahren und Leitlinien im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 obliegt der EASA die genauere Definition der Kategorien des Risikoanalysewerkzeugs (RAT), um eine harmonisierte Anwendung der unionsweiten Leistungsziele im zentralen Leistungsbereich Sicherheit, vor allem in Bezug auf die Definition für die Kategorie C (Bereitstellung sicherer, jedoch verminderter ATM-Dienste) zu gewährleisten. Ferner wurde die EASA zu unionsweiten Leistungszielen für andere zentrale Leistungsbereiche gehört, um die Kohärenz mit übergeordneten Sicherheitszielen sicherzustellen.
- (9) Die unionsweiten Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Umwelt sind ausgehend von dem 2012 erreichten Leistungsniveau festzulegen, das vom Leistungsüberprüfungsgremium mit 3,17 % für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs und mit 5,15 % für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des Flugwegs des letzten eingereichten Flugplans berechnet wurde.
- (10) Für jedes Jahr des Bezugszeitraums sollte das unionsweite Leistungsziel für den zentralen Leistungsbereich Kapazität, gemessen als durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug, unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen für den zweiten Bezugszeitraum dem für 2014 festgelegten unionsweiten Leistungsziel entsprechen.
- (11) Die unionsweiten Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich der Kosteneffizienz für jedes Jahr des Bezugszeitraums sollten real in Bezug auf die Preise im Jahr 2009 (EUR₂₀₀₉) angegeben werden, damit beispielsweise Leistungsvergleiche mit dem vorangegangenen Bezugszeitraum angestellt werden können.
- (12) Die für den zweiten Bezugszeitraum erwartete Steigerung der Kosteneffizienz sollte anhand der für 2014 festgestellten Kosten von 6,242 Mio. EUR ⁽¹⁾ (EUR₂₀₀₉) gemessen werden. Auf der Grundlage der allerneuesten Verkehrsannahmen für 2014 ⁽²⁾ dürfte der Ausgangswert für die festgestellten Kosten je Einheit bei 58,09 EUR (EUR₂₀₀₉) liegen. Das Kosteneffizienzziel dürfte damit zu einer Verringerung der festgestellten Kosten je Einheit um jährlich 3,3 % über den zweiten Bezugszeitraum hinweg führen. Der Ausgangswert von 58,09 EUR (EUR₂₀₀₉) liegt über dem für 2014 festgelegten unionsweiten Leistungsziel von 53,92 EUR (EUR₂₀₀₉), da das für 2014 prognostizierte Verkehrsaufkommen niedriger ausfällt als von der Kommission in ihrem Beschluss 2011/121/EU ⁽³⁾ ursprünglich angenommen.
- (13) Die Verkehrsannahmen für den zweiten Bezugszeitraum wurden anhand des Minimalszenarios der jüngsten STATFOR-Prognosen aufgestellt, die am 30. September 2013 veröffentlicht wurden und von einer jährlichen Verkehrszunahme von durchschnittlich 1,2 % ausgehen. Der lange Prognosezeitraum bis Ende 2019 bedingt jedoch ein gewisses Maß an Unsicherheit. Im Zusammenhang mit dem Bericht, den die Kommission gemäß Artikel 18 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum vorlegt, sollte die Kommission daher diese Verkehrsannahmen bis 2016 anhand aktuellerer STATFOR-Daten überprüfen. Auf der Grundlage dieser Prüfung kann die Kommission gegebenenfalls beschließen, die unionsweiten Leistungsziele für die Kalenderjahre 2017 bis 2019 gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a dieser Verordnung anzupassen.
- (14) Die festgestellten Referenzkosten für den zweiten Bezugszeitraum dürften pro Jahr um durchschnittlich 2,1 % sinken.
- (15) Neben den unionsweiten Leistungszielen sollten Warnschwellen festgelegt werden, bei deren Überschreitung der in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 festgelegte Warnmechanismus ausgelöst werden kann.
- (16) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 müssen lokale Ziele nicht unbedingt mit den unionsweiten Leistungszielen übereinstimmen. Sie sollten mit den unionsweiten Leistungszielen in Einklang stehen und einen angemessenen Beitrag zu diesen Zielen leisten. Diese Übereinstimmung und der angemessene Beitrag sollten aus dem Leistungsplan, der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke zu erstellen ist, hervorgehen.
- (17) Dieser Beschluss sollte am Tag seiner Veröffentlichung in Kraft treten, um die Ausarbeitung der Leistungspläne gemäß Kapitel II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 zu vereinfachen.

⁽¹⁾ Einschließlich der Kosten für Kroatien, das sich im ersten Bezugszeitraum noch nicht an dem Leistungssystem beteiligt hatte, sowie der Anpassungen für alle Mitgliedstaaten zur Berücksichtigung des voraussichtlichen Abzugs für gebührenfreie VFR-Flüge.

⁽²⁾ 107 439 000 Streckendiensteleistungseinheiten (Quelle: STATFOR, Minimalszenario, September 2013)

⁽³⁾ Beschluss 2011/121/EU der Kommission vom 21. Februar 2011 zur Festlegung der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und Warnschwellen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in den Jahren 2012 bis 2014 (ABl. L 48 vom 23.2.2011, S. 16).

- (18) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Unionsweite Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Sicherheit

(1) Für den zweiten Bezugszeitraum gelten die in den Absätzen 2 und 3 festgelegten unionsweiten Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Sicherheit.

(2) Für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 1.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierte Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements gelten folgende unionsweite Leistungsziele:

- a) Bis spätestens 31. Dezember 2019 müssen die nationalen Aufsichtsbehörden mindestens das Niveau C ⁽¹⁾ für alle Managementziele („Sicherheitspolitik und -ziele“, „Management von Sicherheitsrisiken“, „Gewährleistung der Sicherheit“, „Förderung der Sicherheit“, „Sicherheitskultur“) erreichen.
 - b) Bis spätestens 31. Dezember 2019 müssen die Flugsicherungsorganisationen mindestens das Niveau D für die Managementziele „Sicherheitspolitik und -ziele“, „Management von Sicherheitsrisiken“, „Gewährleistung der Sicherheit“ und „Förderung der Sicherheit“ und mindestens Niveau C für das Ziel „Sicherheitskultur“ erreichen.
- (3) Für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 1.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierte Anwendung der Schweregradeinstufung gelten folgende unionsweite Leistungsziele:

- a) Bis zum 31. Dezember 2017 und in jedem Folgejahr bis zum Ende des zweiten Bezugszeitraums müssen die Mitgliedstaaten über ihre nationalen Aufsichtsbehörden dafür sorgen, dass der EASA Daten zu dem mit Hilfe des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) ermittelten Schweregrads für „ATM gesamt“ für die Klassifizierung von mindestens 80 % der jährlich erfassten Verstöße gegen die Mindeststaffelung und Störungen auf Start- und Landebahnen in den Kategorien A (schwere Vorfälle [serious incidents]), B (bedeutende Vorfälle [major incidents]) und C (signifikante Vorfälle [significant incidents]) ⁽²⁾, gemeldet werden.
- b) Bis zum 31. Dezember 2017 und spätestens bis 2019 müssen die Mitgliedstaaten über ihre nationalen Aufsichtsbehörden dafür sorgen, dass der EASA Daten zu dem mit Hilfe des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) ermittelten Schweregrad für „ATM gesamt“ für die Klassifizierung von mindestens 80 % bzw. 100 % der jährlich erfassten ATM-spezifischen Vorfälle

in den Kategorien AA (Gesamtausfall sicherer ATM-Dienste [total inability to provide safe ATM services]), A (schwerwiegender Ausfall sicherer ATM-Dienste [serious inability to provide safe ATM services]), B (teilweiser Ausfall sicherer ATM-Dienste [partial inability to provide safe ATM services]) und C (Bereitstellung sicherer, jedoch verminderter ATM-Dienste [ability to provide safe but degraded ATM services]) gemeldet werden.

- c) Bis zum 31. Dezember 2017 und spätestens bis 2019 müssen die Flugsicherungsdienste den nationalen Aufsichtsbehörden den mit Hilfe des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) ermittelten Schweregrad für „ATM Ground“ für die Klassifizierung von mindestens 80 % bzw. 100 % der jährlich erfassten Verstöße gegen die Mindeststaffelung und Störungen auf Start- und Landebahnen in den Kategorien A (schwere Vorfälle [serious incidents]), B (bedeutende Vorfälle [major incidents]) und C (signifikante Vorfälle [significant incidents]) melden.
- d) Bis zum 31. Dezember 2017 und spätestens bis 2019 müssen die Flugsicherungsdienste den nationalen Aufsichtsbehörden den mit Hilfe des Risikoanalysewerkzeugs (RAT) ermittelte Schweregrad für „ATM Ground“ für die Klassifizierung von mindestens 80 % bzw. 100 % der jährlich erfassten ATM-spezifischen Vorfälle in den Kategorien AA (Gesamtausfall sicherer ATM-Dienste [total inability to provide safe ATM services]), A (schwerwiegender Ausfall sicherer ATM-Dienste [serious inability to provide safe ATM services]), B (teilweiser Ausfall sicherer ATM-Dienste [partial inability to provide safe ATM services]) und C (Bereitstellung sicherer, jedoch verminderter ATM-Dienste [ability to provide safe but degraded ATM services]) melden.

Artikel 2

Unionsweite Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Umwelt

Für den zweiten Bezugszeitraum gelten folgende unionsweite Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Umwelt:

1. Für 2019 gilt für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierte durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs ein Leistungsziel von mindestens 2,6 %.
2. Für 2019 gilt für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierte durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des Flugwegs des letzten eingereichten Flugplans ein Leistungsziel von mindestens 4,1 %.

Artikel 3

Unionsweite Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Kapazität

Für den zweiten Bezugszeitraum gilt in Bezug auf den zentralen Leistungsbereich Kapazität für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 3.1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierte durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug das unionsweite Leistungsziel von höchstens 0,5 Minuten je Flug in jedem Kalenderjahr.

⁽¹⁾ Niveau C und D sind in dem von der EASA erstellten Material zu annehmbaren Nachweisverfahren und Leitlinien für die Umsetzung und Messung wesentlicher Leistungsindikatoren festgelegt, auf die in Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 Bezug genommen wird.

⁽²⁾ Die Kategorien AA, A, B, C, D und E sind in dem von der EASA erstellten Material zu annehmbaren Nachweisverfahren und Leitlinien für die Umsetzung und Messung wesentlicher Leistungsindikatoren festgelegt, auf die in Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 Bezug genommen wird.

Artikel 4

Unionsweite Leistungsziele für den zentralen Leistungsbereich Kosteneffizienz

Für den zweiten Bezugszeitraum gelten für den zentralen Leistungsbereich Kosteneffizienz für die in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 4.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 definierten durchschnittlichen EU-weit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste die EU-weiten Leistungsziele (reale Preise EUR₂₀₀₉) von 56,64 EUR für 2015, 54,95 EUR für 2016, 52,98 EUR für 2017, 51,00 EUR für 2018 und 49,10 EUR für 2019.

Artikel 5

Annahmen

Dieser Beschluss stützt sich auf die Annahmen im Anhang.

Artikel 6

Warnschwellen

(1) Weicht das vom Leistungsüberprüfungsgremium festgestellte tatsächliche Verkehrsaufkommen von den im Anhang getroffenen Verkehrsannahmen in einem bestimmten Kalenderjahr um mindestens 10 % ab, kann der in Artikel 19 Absatz 1

der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 genannte Warnmechanismus ausgelöst werden.

(2) Weicht das vom Leistungsüberprüfungsgremium festgestellte tatsächliche Verkehrsaufkommen in einem bestimmten Kalenderjahr von den Verkehrsprognosen in dem jeweiligen in Kapitel III der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 genannten Leistungsplan um mindestens 10 % ab, kann der in Artikel 19 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 genannte lokale Warnmechanismus ausgelöst werden.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 11. März 2014

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

ANHANG

1. Annahmen zum unionsweiten Verkehrsaufkommen, angegeben in Streckenflugeinheiten

Streckenflugeinheiten				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Referenzwerte der festgestellten Kosten für die unionsweit prognostizierten Flugsicherungsdienste

Festgestellte Kosten (EUR ₂₀₀₉)				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000