

# BESCHLÜSSE

## DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2022/728 DER KOMMISSION

vom 13. April 2022

**bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Rumänien, Schweden und Zypern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum und zur Festlegung von Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2283)*

**(Nur der deutsche, englische, französische, griechische, lettische, maltesische, niederländische, rumänische und schwedische Text sind 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 („Rahmenverordnung“) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 2,

nach Anhörung des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

#### Hintergrund

- (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 der Kommission <sup>(2)</sup> 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 Entwürfen der Leistungspläne 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.

<sup>(1)</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

<sup>(2)</sup> 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) Ursprünglich wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum (RP3) mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission<sup>(?)</sup> 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.
- (4) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627<sup>(\*)</sup> der Kommission Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 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 der Kommission<sup>(?)</sup> zur Festlegung überarbeiteter unionsweiter Leistungsziele für den RP3 in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz erlassen.
- (5) 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 die aktualisierten Leistungsplanentwürfe, die von den Mitgliedstaaten vorgelegt wurden.
- (6) 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.

#### **Bewertungskriterien**

- (7) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der nationalen Ziele oder FAB-Ziele 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.
- (8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Sicherheit“ hat die Kommission die Kohärenz der von den Mitgliedstaaten 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. Die Kommission stellt fest, dass die von allen Mitgliedstaaten vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele für die Sicherheit mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent sind und daher in diesem Beschluss keine diesbezüglichen Feststellungen getroffen werden.
- (9) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt“ wurde die Kohärenz der von den Mitgliedstaaten 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 vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes festgelegt sind. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Umweltziele geplanten Maßnahmen anhand der in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente ergänzt.

---

(?) 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).

(\*) 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).

(?) 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).

- (10) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweite 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 hätten die Mitgliedstaaten in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt“ nicht überarbeiten dürfen. Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen wurde die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet. Auf dieser Grundlage stellt die Kommission fest, dass die von allen Mitgliedstaaten vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent sind und daher in diesem Beschluss keine diesbezüglichen Feststellungen getroffen werden.
- (11) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität“ wurde die Kohärenz der von den Mitgliedstaaten vorgelegten Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im Entwurf des Leistungsplans vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen im Netzbetriebsplan festgelegten Referenzwerten verglichen. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Kapazitätsziele im Streckenflug geplanten Maßnahmen anhand der in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente ergänzt, wobei insbesondere die geplanten umfangreichen Investitionen und die Anreizregelungen überprüft wurden.
- (12) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweite Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität“ durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und damit das Ziel als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Entsprechend hätten die Mitgliedstaaten in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität nicht überarbeiten dürfen. Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen wurde die Kohärenz der lokalen Ziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet.
- (13) Zudem hat die Kommission in Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Streckenkapazitätsziele für Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Etwaige Bedenken in Bezug auf die im Entwurf dargelegten Ziele fanden entsprechend Eingang in die Feststellungen dieses Beschlusses.
- (14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der von den Mitgliedstaaten vorgelegten Ziele für festgestellte Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c 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 über den zweiten und dritten Bezugszeitraum (2015-2024) hinweg 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.
- (15) In den Fällen, in denen die Kommission feststellte, dass die Kosteneffizienzziele für den Streckenflug nicht mit den in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c genannten Kriterien entsprachen, hat sie unter Berücksichtigung der in den betreffenden Leistungsplänen angegebenen Begründungen und Belege weiter geprüft, ob eine Abweichung auf der Grundlage von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Verordnung für notwendig und verhältnismäßig erachtet werden konnte, sofern die Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit bzw. vom unionsweiten Langzeittrend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten zurückzuführen ist, die im Zusammenhang mit Maßnahmen, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind, oder mit Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stehen.

- (16) Die Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Sie wurde ergänzt durch die Überprüfung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2 genannten Elemente, d. h. der wichtigsten in Nummer 2.1. Buchstabe d jenes Anhangs genannten Faktoren und Parameter, die diesen Zielen zugrunde liegen.
- (17) Zudem hat die Kommission in Bezug auf die Bewertung der in den Entwürfen angegebenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug für Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, ihre Überprüfung durch eine Bewertung der im Entwurf vorgelegten Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Etwaige Bedenken in Bezug auf die im Entwurf dargelegten Ziele fanden entsprechend Eingang in die Feststellungen dieses Beschlusses.
- (18) Entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2 Buchstabe f hat die Kommission in Bezug auf die Bewertung der im Entwurf genannten Kapazitätsziele ihre Überprüfung durch eine Bewertung 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 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Artikel 11 Absätze 1 und 3 festgelegten wesentlichen Anforderungen erfüllen. Etwaige Bedenken in Bezug auf die im Entwurf dargelegten Anreizregelungen fanden entsprechend Eingang in die Feststellungen dieses Beschlusses.

#### **Sondererwägungen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung**

- (19) In der STATFOR-Verkehrsprognose vom Oktober 2021 wird davon ausgegangen, dass der Luftverkehr auf Unionsebene im Laufe des Jahres 2023 sein präpandemisches Niveau erreichen und 2024 über diesem Niveau liegen wird. Angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der epidemiologischen COVID-19-Entwicklung ist die Unsicherheit mit Blick auf die Verkehrsentwicklung immer noch sehr hoch. Die Kommission stellt fest, dass für die Verkehrserholung in den Mitgliedstaaten ein uneinheitlicher Verlauf erwartet wird.
- (20) So wird davon ausgegangen, dass das Verkehrswachstum im RP3 in mehreren Mitgliedstaaten deutlich geringer ausfallen dürfte als im Durchschnitt der gesamten Union, wobei in einer Reihe dieser Mitgliedstaaten das Verkehrsaufkommen im RP3 voraussichtlich unter dem präpandemischen Niveau bleiben wird. Die Kommission räumt ein, dass das Erreichen der unionsweiten Kosteneffizienzziele für die betroffenen Mitgliedstaaten hierdurch erschwert wird, und hat diesen Punkt bei der Überprüfung der örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt, die für die Bewertung der einzelnen Leistungsplanentwürfe relevant sind.

#### **FESTSTELLUNGEN ZUM FABEC**

##### **Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz — Belgien und Luxemburg**

- (21) Belgien und Luxemburg haben für den RP3 in ihrem Entwurf folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

<b>Streckengebührenzone Belgien und Luxemburg</b>	<b>2014 Basiswert</b>	<b>2019 Basiswert</b>	<b>2020-2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)</b>	<b>73,13 EUR</b>	<b>83,28 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>113,26 EUR</b>	<b>108,51 EUR</b>	<b>103,82 EUR</b>

- (22) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass für Belgien und Luxemburg der Trend bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 5,7 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

- (23) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass für Belgien und Luxemburg der langfristige Trend bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 4,0 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (24) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass für Belgien und Luxemburg der Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 83,28 EUR um 13,2 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 73,56 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass diese Differenz im Verlauf des RP3 noch größer wird, da die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit von Belgien und Luxemburg im Jahr 2024 um 49,9 % über dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen.
- (25) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a bis c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (26) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 41 Mio. EUR liegt, während die entsprechende geschätzte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 92,6 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (27) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Belgien und Luxemburg im Leistungsplanentwurf auf die festgestellten Zusatzkosten verweisen, die den Streckenflugsicherungsorganisationen skeyes und MUAC im Verlauf des RP3 im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung entstanden sind.
- (28) Einerseits wird im Leistungsplanentwurf hervorgehoben, dass die Komplexität des belgisch-luxemburgischen Luftraums einen Faktor darstellt, der die relative Arbeitsbelastung von Fluglotsen erhöht und sich daher negativ auf die Produktivität von Fluglotsen sowie die streckenbezogene Kostenbasis auswirkt. Dies wird von Belgien und Luxemburg als eine der wesentlichen Ursachen für die Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit dargelegt.
- (29) Andererseits argumentieren Belgien und Luxemburg, dass beide Streckenflugsicherungsorganisationen, d. h. skeyes und MUAC, vor spezifischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Bereitstellung angemessener Kapazitäten stehen, die dem Flugverkehrsbedarf im RP3 und darüber hinaus gerecht werden.
- (30) In Bezug auf skeyes wird im Leistungsplanentwurf dargelegt, dass im dritten und vierten Bezugszeitraum aufgrund der aktuellen Altersstruktur der Belegschaft in der Flugsicherung zahlreiche Fluglotsen in den Ruhestand gehen dürften.
- (31) Wie verlautet, wird von der diesbezüglich geltenden belgischen Gesetzgebung vorgeschrieben, dass Fluglotsen fünf Jahre vor ihrem Eintritt in den Ruhestand aus dem aktiven Dienst ausscheiden müssen. In diesen fünf Jahren haben Sie Anrecht auf Vorruhestand (dies wird als DISPO-Programm bezeichnet) und erhalten eine Vergütung von 75 % bis 85 % ihres letzten Gehalts. Nach den im Leistungsplanentwurf bereitgestellten Informationen werden Fluglotsen derzeit mit 56 Jahren in die DISPO versetzt; diese Altersgrenze soll demnächst auf 57 Jahre angehoben werden. Ab 2025 erreichen 30 % der aktiven Fluglotsen von skeyes während des RP3 das Vorruhestandsalter, während weitere 20 % der aktiven Fluglotsen im RP4 voraussichtlich in den Vorruhestand eintreten dürften.
- (32) Angesichts der anstehenden Pensionierungen plant skeyes die Einstellung und Ausbildung neuer Fluglotsen sowie einen Kapazitätsausbau, der dem prognostizierten Verkehrsbedarf gerecht wird. Laut dem Leistungsplanentwurf werden skeyes in diesem Zusammenhang über den gesamten Bezugszeitraum hinweg zusätzliche Kosten, auch für das Vorruhestandsprogramm DISPO, entstehen, die der streckenbezogenen Kostenbasis zugewiesen werden.

- (33) Außerdem wird im Leistungsplanentwurf darauf hingewiesen, dass skeyes beabsichtigt, sein System für das Flugverkehrsmanagement („Air Traffic Management“, im Folgenden „ATM“) durch ein einheitliches, integriertes und harmonisiertes Luftraummanagementsystem zu ersetzen, das gemeinsam mit MUAC und dem belgischen Militär genutzt werden soll. Dies gilt als unerlässlich, um die Integration von zivilen und militärischen ATM-Diensten zu unterstützen und die Kapazität und operative Effizienz zu optimieren.
- (34) Im Zusammenhang mit MUAC weisen Belgien und Luxemburg auf den im Jahr 2019 geschlossenen Tarifvertrag hin, mit dem im Wesentlichen das Ziel verfolgt wurde, die Verfügbarkeit von Fluglotsen zu steigern, um die Kluft zwischen Personalverfügbarkeit und Verkehrsbedarf zu verringern. Die in den Vertrag aufgenommenen Flexibilitätsbestimmungen gehen einher mit einem Anstieg der Besoldungsstufen um nahezu 11 %, was sich über den gesamten Bezugszeitraum hinweg auf die Kostenbasis auswirken wird.
- (35) Wie weiter mitgeteilt wird, entstehen MUAC im Verlauf des RP3 zudem zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit spezifischen Verbesserungen seines nachbetrieblichen Analyseverfahrens und der diesbezüglichen Instrumente, mit denen die Planung des täglichen Betriebs weiter optimiert werden soll.
- (36) Die Kommission stellte fest, dass die in Erwägungsgrund 26 angeführten Abweichungen nicht ausschließlich auf die zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit kapazitätsbezogenen Maßnahmen einschließlich der Kosten bezüglich der Neueinstellung und Ausbildung neuer Fluglotsen und der Kosten größerer kapazitätsbezogener Investitionen zurückzuführen sind. Folglich kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gemeldeten Abweichungen von den unionsweiten Trends der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im Falle Belgiens und Luxemburgs zu signifikant sind, als dass sie ausschließlich den gemeldeten Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele zugeschrieben werden könnten.
- (37) Daher wird das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Belgien und Luxemburg nicht erfüllt.
- (38) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass der von Belgien und Luxemburg vorgelegte Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen enthält, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit bzw. vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Belgien und Luxemburg nicht erfüllt.
- (39) In Bezug auf den in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii dargelegten Gegenstand der Überprüfung stellt die Kommission fest, dass für Belgien eine überarbeitete Methode für die Kostenzuweisung eingeführt wurde, um die festgestellten Kosten für den RP3 zwischen Streckendiensten und an- und abflugbezogenen Diensten aufzuteilen. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Zuweisung der Kosten für Anflugkontrolldienste, die skeyes entstehen, sowie die Zuweisung der Kosten im Zusammenhang mit der nationalen Sicherheitsbehörde. Die Kommission weist darauf hin, dass die vorgeschlagenen Änderungen insbesondere dazu führen, dass die Kosten für Anflugkontrolldienste gänzlich der Streckengebührenzone zugewiesen werden.
- (40) Im Zusammenhang mit der in Erwägungsgrund 93 genannten Änderung der Methode für die Kostenzuweisung hat die Kommission Zweifel hinsichtlich der Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e und in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Artikel 22 Absatz 5 festgelegten Anforderungen. Die Kommission wird die diesbezüglichen Elemente in der Bewertungsphase des überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurfs in Bezug auf die betreffende Flugsicherungsorganisation näher untersuchen.
- (41) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 21 bis 40 sollten die im FABEC-Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Ziele für die Streckengebührenzone Belgien und Luxemburg als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

#### **Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug — Belgien**

- (42) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf enthaltenen an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele Belgiens nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c.

- (43) Erstens hat die Kommission beim Vergleich des Trends der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 mit dem Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit festgestellt, dass der Trend der an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit bei Belgiens An- und Abfluggebührenzone mit + 6,3 % über dem Trend Belgiens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 5,7 % für den RP3 liegt.
- (44) Zweitens merkt die Kommission an, dass die im Entwurf enthaltenen Ziele für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für die An- und Abfluggebührenzone Belgiens mit + 6,3 % für den RP3 über dem für den RP2 zu beobachtenden tatsächlichen Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von + 0,5 % liegt.
- (45) Drittens stellt die Kommission beim Vergleich der im Entwurf genannten nationalen Ziele für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit mit der Leistung ähnlicher Flughäfen für den RP3 fest, dass Schätzungen zufolge die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den Flughafen Brüssel deutlich oberhalb des Mittelwerts der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der jeweiligen Vergleichsgruppe liegen.
- (46) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Belgien angesichts der vorstehenden Anmerkungen die an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Ziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für den RP3 nach unten korrigieren sollte.

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

- (47) In Bezug auf die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f genannten Elemente, die Gegenstand der Überprüfung sind, stellt die Kommission fest, dass die im FABEC-Leistungsplanentwurf vorgeschlagene Anreizregelung für die Streckenkapazität sowohl einen maximalen finanziellen Vorteil als auch einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von jeweils 0,5 % der festgestellten Kosten beinhaltet.
- (48) Zudem 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) Hinsichtlich der für die An- und Abfluggebührenzonen Belgien, Frankreich und Niederlande vorgeschlagenen Anreizregelungen für die An- und Abflugkapazität hat die Kommission Zweifel, ob 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.
- (50) Hinsichtlich der für die An- und Abfluggebührenzone Luxemburg vorgeschlagenen Anreizregelung für die An- und Abflugkapazität hat die Kommission Zweifel, ob sich der vorgeschlagene, auf 0,25 % der festgestellten Kosten festgesetzte maximale finanzielle Nachteil wesentlich auf gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird.
- (51) Daher sollten Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande ihre mit dem FABEC-Leistungsplanentwurf vorgelegten Anreizregelungen für die Erreichung der Streckenkapazitätsziele 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 nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.
- (52) Außerdem sollten Belgien, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande ihre mit dem FABEC-Leistungsplanentwurf vorgelegten Anreizregelungen für die Erreichung 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 nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

## FESTSTELLUNGEN ZU GRIECHENLAND

**Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität**

- (53) Die von Griechenland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele, ausgedrückt in ATFM-Verspätungsminuten je Flug, und die entsprechenden nationalen, im Netzbetriebsplan vom September 2021 festgelegten Referenzwerte für den RP3 lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf Griechenlands enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Referenzwerte Griechenlands in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Die Kommission stellt fest, dass die von Griechenland im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 über den entsprechenden, im Netzbetriebsplan vom September 2021 ausgewiesenen nationalen Referenzwerten liegen. In diesem Zusammenhang wurde die größte Abweichung der im Entwurf genannten Kapazitätsziele von den entsprechenden nationalen Referenzwerten für das Kalenderjahr 2021 festgestellt.
- (55) Die Kommission weist darauf hin, dass die im Leistungsplanentwurf skizzierten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung nur einen Teil der Maßnahmen darstellen, die im Netzbetriebsplan vom September 2021 vorgesehen sind. Diese Maßnahmen umfassen umfangreiche Investitionen in die Modernisierung der ATM-Infrastruktur, die Neueinstellung einer insgesamt 70 Vollzeitäquivalenten entsprechenden Anzahl von Fluglotsen für Bezirkskontrollstellen im Kalenderjahr 2022 sowie Maßnahmen zur Umstrukturierung des Luftraums.
- (56) Die Kommission stellt jedoch fest, dass mehrere einschlägige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, die im Netzbetriebsplan vom September 2021 enthalten sind, im vom Griechenland vorgelegten Leistungsplanentwurf nicht aufgeführt sind, was zu Kapazitätslücken in den Kalenderjahren 2023 und 2024 führen könnte. Ausgehend von den von Griechenland vorgelegten Informationen ist außerdem unklar, wie der erhebliche Anstieg der Anzahl der Fluglotsen sowie die anschließende Ausbildung am Arbeitsplatz ab dem Kalenderjahr 2022 verwaltet und zugleich zunehmende Kapazitätsanforderungen erfüllt werden sollen.
- (57) Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die im Entwurf vorgelegten Kapazitätsziele Griechenlands höher sind als die entsprechenden Referenzwerte für die Jahre 2021 bis 2024, ist mit Blick auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 davon auszugehen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen unzureichend sein werden, um dem erwarteten Verkehrsbedarf gerecht zu werden. Dies gilt insbesondere angesichts des erwarteten Anstiegs des Verkehrsaufkommens gegen Ende des RP3 im Zuge der Erholung des Luftverkehrs von den Folgen der COVID-19-Pandemie.
- (58) Griechenland erklärt in seinem Leistungsplanentwurf, dass die Ziele für die Kalenderjahre 2021-2024 aufgrund der optimistischeren STATFOR-Prognose vom Oktober 2021 für die Erholung im Luftverkehr nicht entsprechend den im Netzbetriebsplan vom September 2021 enthaltenen Referenzwerten festgelegt werden konnten. Weiterhin erklärt Griechenland, dass die vorgeschlagenen Ziele diese geänderten Annahmen für den Luftverkehr widerspiegeln und daher von den Referenzwerten abweichen.
- (59) Vor dem Hintergrund der Bewertungskriterien in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.3 ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass die von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf vorgelegten Informationen und Nachweise, auch in Bezug auf relevante örtliche Gegebenheiten, die vorgeschlagenen erheblichen Abweichungen der Streckenkapazitätsziele von den entsprechenden Referenzwerten nicht rechtfertigen.
- (60) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 53 bis 59 sollten die im Leistungsplanentwurf Griechenlands vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent bewertet werden.

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

- (61) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele für die An- und Abflugkapazität Griechenlands nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b.
- (62) Insbesondere hat die Kommission festgestellt, dass der Flughafen Athen beim Vergleich der vorgeschlagenen nationalen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung mit der Leistung ähnlicher Flughäfen höhere ATFM-Verspätungen verzeichnen dürfte als die für ähnliche Flughäfen prognostizierten Verspätungen.
- (63) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Griechenland angesichts der vorstehenden Anmerkungen die Ziele für die An- und Abflugkapazität näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug nach unten korrigieren sollte.

### Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (64) Griechenland hat in seinem Entwurf folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

<b>Streckengebührenzone Griechenland</b>	<b>2014 Basiswert</b>	<b>2019 Basiswert</b>	<b>2020-2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug,</b> ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>31,37 EUR</b>	<b>23,20 EUR</b>	<b>40,71 EUR</b>	<b>32,60 EUR</b>	<b>33,12 EUR</b>	<b>32,93 EUR</b>

- (65) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Griechenlands Trend bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 9,1 % im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (66) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Griechenlands langfristiger Trend bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,5 % im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (67) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Griechenlands Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 23,20 EUR um 18,9 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 28,59 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist allerdings darauf hin, dass die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Griechenlands während des RP3 plangemäß den Durchschnitt der Vergleichsgruppe übertreffen wird, wobei der Unterschied im Kalenderjahr 2024 + 8,7 % erreichen wird.
- (68) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a bis c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (69) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i genannte Kriterium stellt die Kommission fest, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Griechenlands angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 54 Mio. EUR liegt, während die entsprechende Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 31 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.

- (70) In seinem Leistungsplanentwurf gibt Griechenland an, dass für den Verlauf des RP3 ein erheblicher Anstieg der Anzahl von Fluglotsen in der Bezirkskontrollstelle Athen prognostiziert wird, was im Jahr 2024 zu 71 zusätzlichen Vollzeitäquivalenten gegenüber 2019 führen dürfte. Außerdem sollen mehrere umfangreiche Investitionen im Zusammenhang mit ATM- und Luftraumüberwachungssystemen gegen Ende des Bezugszeitraums realisiert sein, die sich ab 2022 erheblich auf die Kosten auswirken werden. In seinem Leistungsplanentwurf erklärt Griechenland, dass Überzahlungsbeträge im Zusammenhang mit verzögerten Investitionen in Anlagevermögen im RP2 von den diesbezüglichen Abschreibungskosten abgezogen wurden.
- (71) Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium in seinen Empfehlungen auf Ambiguitäten und Inkohärenzen im Zusammenhang mit dem von Griechenland vorgelegten Maßnahmenpaket bezüglich der Umsetzung seiner lokalen Kapazitätsziele hinweist, weshalb es infrage stellt, ob diese Maßnahmen tatsächlich umgesetzt und somit die erwarteten Auswirkungen haben werden. Es sei auch darauf hingewiesen, dass Griechenland die zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der Ausbildung und Neueinstellung von Fluglotsen in seinem Leistungsplanentwurf weder detailliert darlegt noch quantifiziert. In Ermangelung von begründeten Informationen hinsichtlich dieser Kosten schätzt die Kommission, dass beide der in Erwägungsgrund 69 erwähnten Abweichungen zu erheblich sind, als dass sie ausschließlich Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele zugeschrieben werden könnten.
- (72) Außerdem sei darauf hingewiesen, dass die von Griechenland im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele aus den in den Erwägungsgründen 53 bis 59 dieses Beschlusses genannten Gründen als nicht mit den entsprechenden unionsweit geltenden Zielen kohärent befunden wurden. In Ermangelung von als kohärent bewerteten Kapazitätszielen sieht sich die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, für Griechenland die Bewertung in Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i genannte Kriterium abzuschließen, da die zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der erforderlichen Überarbeitung der Kapazitätsziele möglicherweise geändert werden müssen.
- (73) Daher wird das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Griechenland nicht erfüllt.
- (74) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen vorgelegt hat, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Griechenland nicht erfüllt.
- (75) Darüber hinaus ergab die Überprüfung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d aufgeführten wichtigsten Faktoren und Parameter, die den vorgeschlagenen Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz zugrunde liegen, im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen RP3-Kostenbasis Griechenlands folgende Feststellungen:
- (76) Die Kommission weist darauf hin, dass die festgestellten Kosten im Zusammenhang mit Such- und Rettungsdiensten im RP3 erstmals der streckenbezogenen Kostenbasis Griechenlands hinzugefügt wurden. Diese Kosten führen zu einem erheblichen Anstieg der festgestellten streckenbezogenen Kosten und belaufen sich auf rund 9 % der streckenbezogenen Kostenbasis des Jahres 2020 sowie rund 5 % der gesamten streckenbezogenen Kostenbasis des Jahres 2024. In seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf sollte Griechenland näher begründen, inwieweit die diesbezüglich festgestellten Kosten geltend gemacht werden können und verhältnismäßig sind, sowie deren Aufteilung zwischen Streckenflugsicherungsdiensten und Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug sowie zwischen Flugsicherungsdiensten und anderen relevanten Sektoren näher erläutern.
- (77) Darüber hinaus nimmt die Kommission die mit einem Anstieg der Aufsichtskosten verbundene Einrichtung einer neuen nationalen Aufsichtsbehörde zur Kenntnis, die organisatorisch von der Flugsicherungsorganisation getrennt ist. Angesichts der Höhe der diesbezüglichen Zusatzkosten sollte Griechenland die zugrunde liegenden Kostentreiber und Annahmen in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf näher erläutern.
- (78) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 64 bis 77 sollten die im Leistungsplanentwurf Griechenlands vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

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

- (79) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf enthaltenen an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele Griechenlands nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c.
- (80) Die Kommission weist darauf hin, dass die im Entwurf enthaltenen Ziele für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für die An- und Abfluggebührenzone Griechenland von + 6,8 % für den RP3 über dem für den RP2 zu beobachtenden tatsächlichen Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von – 3,9 % liegt.
- (81) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Griechenland vor dem Hintergrund der vorstehenden Anmerkungen die an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Ziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für den RP3 nach unten korrigieren sollte.

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

- (82) In Bezug auf die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f genannten Elemente, die Gegenstand der Überprüfung sind, stellt die Kommission fest, dass die im Leistungsplanentwurf Griechenlands vorgeschlagenen Anreizregelungen für die Streckenkapazität und die An- und Abflugkapazität einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von 0,50 % der festgestellten streckenbezogenen Kosten und von 0,60 % der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten sowie einen maximalen finanziellen Vorteil in Höhe von 0,10 % der festgestellten streckenbezogenen Kosten und 0,30 % der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten beinhalten.
- (83) In Bezug auf diese Anreizregelungen hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene maximale Nachteil von 0,50 % der festgestellten streckenbezogenen Kosten bzw. 0,60 % der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird.
- (84) Daher sollte Griechenland seine vorgeschlagenen Anreizregelungen für die Erreichung der Strecken- sowie 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 nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

## **FESTSTELLUNGEN ZU ZYPERN**

### **Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität**

- (85) Die von Zypern in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele, ausgedrückt in ATFM-Verspätungsminuten je Flug, und die entsprechenden nationalen, im Netzbetriebsplan vom September 2021 festgelegten Referenzwerte für den RP3 lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf Zyperns enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Referenzwerte Zyperns in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Die Kommission stellt fest, dass die von Zypern im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 über den entsprechenden, im Netzbetriebsplan vom September 2021 ausgewiesenen nationalen Referenzwerten liegen. In diesem Zusammenhang wurde die größte Abweichung der im Entwurf genannten Kapazitätsziele von den entsprechenden nationalen Referenzwerten für das Kalenderjahr 2024 festgestellt, gefolgt von den Zielen für die Jahre 2023 bzw. 2022.

- (87) Die Kommission weist darauf hin, dass die im Leistungsplanentwurf skizzierten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung einige der Maßnahmen umfassen, die im Netzbetriebsplan vom September 2021 vorgesehen sind. Zu diesen Maßnahmen zählen Verbesserungen der Personalausstattung bei Anbietern von Flugverkehrsdiensten, umfangreiche Investitionen in die Modernisierung der ATM-Infrastruktur sowie Maßnahmen zur Umstrukturierung des Luftraums. Darüber hinaus soll hinsichtlich der Personalausstattung die Anzahl der in der Bezirkskontrollstelle Nikosia in Dienst befindlichen Fluglotsen im RP3 um 22 Vollzeitäquivalente erhöht werden.
- (88) Die Kommission merkt jedoch an, dass mehrere einschlägige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, die im Netzbetriebsplan vom September 2021 enthalten sind, im von Zypern vorgelegten Leistungsplanentwurf nicht aufgeführt sind, nämlich die Verbesserung von Verfahren für das Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement, der Übergang zur neuen Bezirkskontrollstelle sowie ein Projekt zur Optimierung der Betriebsabläufe.
- (89) Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die im Entwurf vorgelegten Kapazitätsziele Zyperns höher sind als die entsprechenden nationalen Referenzwerte für die letzten drei Kalenderjahre des RP3, ist davon auszugehen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen im Zusammenhang mit Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 unzureichend sein werden, um der erwarteten Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, insbesondere angesichts des voraussichtlichen Anstiegs des Verkehrsaufkommens im Verlauf des RP3.
- (90) In seinem Leistungsplanentwurf erklärt Zypern, dass aufgrund der Kosteneinsparungsmaßnahmen zur Umsetzung von Zielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sowie der sich wandelnden geopolitischen Lage, die sich erheblich auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten auswirkt, keine ehrgeizigeren Ziele festgelegt werden konnten.
- (91) Vor dem Hintergrund der Bewertungskriterien in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.3 ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass die von Zypern in seinem Leistungsplanentwurf vorgelegten Informationen und Nachweise, auch in Bezug auf relevante örtliche Gegebenheiten, die vorgeschlagenen erheblichen Abweichungen der Streckenkapazitätsziele von den entsprechenden Referenzwerten nicht rechtfertigen.
- (92) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 85 bis 91 sollten die im Leistungsplanentwurf Zyperns vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent bewertet werden.

#### **Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz**

- (93) Zypern hat in seinem Entwurf folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

<b>Streckengebührenzone Zypern</b>	<b>2014 Basiswert</b>	<b>2019 Basiswert</b>	<b>2020-2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug,</b> ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>32,94 EUR</b>	<b>26,61 EUR</b>	<b>49,85 EUR</b>	<b>34,14 EUR</b>	<b>32,52 EUR</b>	<b>32,26 EUR</b>

- (94) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Zyperns bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 4,9 % im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (95) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Zyperns bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit – 0,2 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (96) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Zyperns Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 26,61 EUR um 4,7 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 27,91 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Zyperns für das Jahr 2024 um 6,0 % über dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe liegen.

- (97) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (98) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Zyperns angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 10 Mio. EUR liegt, während die entsprechende Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 6 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (99) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i genannte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Zypern in seinem Leistungsplanentwurf die Abweichungen der Kosten vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit und vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit mit den zur Erreichung der Kapazitätsziele ergriffenen Maßnahmen begründet, wie Personalaufstockung und Modernisierung des bestehenden ATM-Systems, die den Betrieb zusätzlicher Flugverkehrs kontrollsektoren ermöglichen sollen. Laut dem Leistungsplanentwurf ist während des RP3 mit weiteren einsatzbereiten Fluglotsen zu rechnen; im Jahr 2024 soll die Gesamtzahl der in Dienst gestellten Fluglotsen 100 Vollzeitäquivalente betragen, verglichen mit 73 Vollzeitäquivalenten im Jahr 2019. Allerdings merkt die Kommission an, dass die erwarteten Kostenauswirkungen der vorgelegten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung der lokalen Kapazitätsziele im Leistungsplanentwurf Zyperns nicht quantifiziert werden.
- (100) Es sei darauf hingewiesen, dass die von Zypern vorgeschlagenen Kapazitätsziele aus den in den Erwägungsgründen 85 bis 91 genannten Gründen als nicht mit den entsprechenden unionsweit geltenden Zielen kohärent befunden wurden. In Ermangelung von als kohärent bewerteten Kapazitätszielen sieht sich die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, für Zypern die Bewertung in Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium abzuschließen, da die zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der erforderlichen Überarbeitung der Kapazitätsziele möglicherweise geändert werden.
- (101) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium ist anzumerken, dass Zypern in seinem Leistungsplanentwurf auf eine geplante Umstrukturierungsmaßnahme Bezug nimmt, die in der Gründung einer neuen organisationsprivatisierten Einrichtung für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Zypern besteht. Zypern verweist auf die im Zusammenhang mit dieser Maßnahme erwarteten Umstrukturierungskosten, betont aber auch, dass es zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplanentwurfs nicht möglich war, diese Kosten abzuschätzen. Dementsprechend enthält der Leistungsplanentwurf keine Begründung oder Einzelheiten, die es der Kommission ermöglichen würden, die Anwendbarkeit des unter Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannten Kriteriums in Anbetracht der angemeldeten Maßnahme zu bewerten. Folglich wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Zypern nicht erfüllt.
- (102) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 93 bis 101 sollten die im Leistungsplanentwurf Zyperns vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

#### FESTSTELLUNGEN ZU LETTLAND

##### Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (103) Lettland hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Lettland	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug,</b> ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>27,90 EUR</b>	<b>23,61 EUR</b>	<b>40,07 EUR</b>	<b>31,28 EUR</b>	<b>29,14 EUR</b>	<b>26,83 EUR</b>

- (104) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Lettlands bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 3,3 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (105) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Lettlands bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit – 0,4 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (106) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert Lettlands für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 23,61 EUR um 17,2 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 28,51 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Lettlands im Jahr 2024 weiterhin um 15 % unter dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen werden.
- (107) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (108) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Lettlands angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 2 Mio. EUR liegt, während die entsprechende geschätzte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 2 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (109) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Lettland in seinem Leistungsplanentwurf bestimmte Maßnahmen darlegt, die die Flugsicherungsorganisation LGS zur Erreichung von lokalen Kapazitätszielen ergriffen hat.
- (110) Die Kommission stellt fest, dass LGS nach der Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung in den Jahren 2020 und 2021 beabsichtigt, in den verbliebenen Jahren des RP3 seine Personal- und Abschreibungskosten zu steigern, um der von 2022 bis 2024 erwarteten Erholung im Luftverkehr gerecht zu werden und die aufgrund der Umlenkung von Flügen um den belarussischen Luftraum gestiegene Arbeitsbelastung zu mindern.
- (111) Im Zusammenhang mit den Personalmaßnahmen stellt die Kommission fest, dass LGS für den RP3 eine Erhöhung der Anzahl der Fluglotsen für den Streckenverkehr um neun Vollzeitäquivalente im Zeitraum 2020-2021 sowie um ein Vollzeitäquivalent im Zeitraum 2022-2024 plant. Es wird bestätigt, dass dieses Fluglotsen-Ausbildungsprogramm vor der Pandemie von der Flugsicherungsorganisation eingerichtet wurde, um dem prognostizierten Anstieg im Verkehrsaufkommen gerecht zu werden und künftige ATFM-Verspätungen im Streckenflug, wie sie im RP2 verzeichnet wurden, zu vermeiden.
- (112) Im Zusammenhang mit der Vergütungspolitik stellt die Kommission fest, dass LGS ab 2022 die Wiedereinführung einiger seiner Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten plant, einschließlich einer vereinbarten Erhöhung des Bruttogehalts um 8 %, die während der Krise zeitweilig ausgesetzt worden war. Ferner erwartet Lettland zusätzliche Gehaltserhöhungen aufgrund des allgemeinen Lohnanstiegs im nationalen Durchschnitt.
- (113) Im Zusammenhang mit den geplanten Investitionen in Anlagevermögen stellt die Kommission fest, dass LGS im RP3 die Wiederaufnahme verschiedener Investitionsprojekte plant, vorbehaltlich der finanziellen Leistungsfähigkeit von LGS und der tatsächlichen Verkehrserholung. Die Kommission stellt fest, dass die Abschreibungskosten der vier von LGS gemeldeten „neuen umfangreichen Investitionen“ und „sonstigen neuen Investitionen“ im Jahr 2023 erheblich ansteigen dürften. Der Beitrag dieser Investitionen zur zukünftigen Kapazitätsbereitstellung wird im Leistungsplanentwurf Lettlands jedoch nicht begründet.
- (114) Die Kommission erkennt an, dass die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen und die Wiederaufnahme von kapazitätsfördernden Investitionen in Anlagevermögen gerechtfertigte Gründe für die Abweichung von den unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit darstellen könnten, um die notwendige langfristige Kapazität bereitzustellen. Allerdings konnte die Kommission auf der Grundlage der im Leistungsplanentwurf Lettlands enthaltenen Informationen nicht nachvollziehen, warum der angegebene Anstieg der Personalgehälter eine notwendige und verhältnismäßige Maßnahme für die Umsetzung der lokalen Kapazitätsleistungsziele darstellen soll und inwieweit er zur Rechtfertigung einer Abweichung von den unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit angeführt werden kann.

- (115) Darüber hinaus hat die Kommission auf der Grundlage der Bewertung des Leistungsüberprüfungsgremiums festgestellt, dass die von Lettland vorgeschlagenen Kapitalkosten eine Anomalie bezüglich der geplanten Eigenkapitalrendite aufweisen, deren Höhe nicht entsprechend dem finanziellen Risiko der Flugsicherungsorganisation festgelegt wurde. Dies führt dazu, dass die Kapitalkosten im RP3 das finanzielle Risiko, das sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos ergibt, um etwa 1,5 Mio. EUR übersteigen werden. Dieser Überschuss kann nicht unter Verweis auf die Erreichung der Kapazitätsziele gerechtfertigt werden.
- (116) Nach Auffassung der Kommission hat Lettland daher nicht angemessen belegt, dass die in Erwägungsgrund 108 genannten Abweichungen ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen sind, die zur Erreichung der lokalen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind. Daher wird das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Lettland nicht erfüllt.
- (117) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass Lettland in seinem Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen vorgelegt hat, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Lettland nicht erfüllt.
- (118) Darüber hinaus ergab die Überprüfung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d aufgeführten wichtigsten Faktoren und Parameter, die den vorgeschlagenen Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz zugrunde liegen, im Zusammenhang mit den Basiswerten und Ruhegeldkosten für die Jahre 2014 und 2019 folgende Feststellungen:
- (119) Erstens stellt die Kommission fest, dass Lettland ab 2020 einen Teil seiner Kostenbasis dem Fluginformationsgebiet Vilnius („Vilnius FIR“) zuweist; dieser Teil entspricht den Kosten für die ATM- sowie Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste (CNS), die im Streckensegment NINTA–ADAXA erbracht werden. Die im Leistungsplanentwurf Lettlands vorgelegten Basiswerte entsprechen jedoch den tatsächlichen Kosten der Jahre 2014 bzw. 2019, wobei die Kosten für die Strecke NINTA–ADAXA nicht abgezogen werden. Auf der Grundlage der Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums erachtet die Kommission die Anpassungen der Kosten- und Verkehrsbasiswerte Lettlands für die Jahre 2014 und 2019 als notwendig, um einen Vergleich dieser Werte mit den festgestellten Kosten im RP3 zu ermöglichen und somit eine exakte Beurteilung der Kosteneffizienzziele Lettlands für den RP3 zu gestatten.
- (120) Auf der Grundlage der Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums kommt die Kommission zweitens zu dem Schluss, dass Lettland die vorgeschlagenen festgestellten Kosten im Zusammenhang mit der Altersversorgung überprüfen oder besser begründen sollte, da der proportionale Anteil dieser Kosten im Vergleich zur gesamten Kostenbasis ungewöhnlich hoch erscheint.
- (121) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 103 bis 120 sollten die im Leistungsplanentwurf Lettlands vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

#### FESTSTELLUNGEN ZU MALTA

##### Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (122) Malta hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Malta	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug,</b> ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>31,85 EUR</b>	<b>24,83 EUR</b>	<b>24,85 EUR</b>

- (123) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Maltas bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 2,0 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (124) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Maltas bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 1,6 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (125) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert Maltas für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 22,98 EUR um 19,7 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 28,64 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Maltas im Jahr 2024 weiterhin um 22,1 % unter dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen werden.
- (126) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (127) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Maltas angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 1 Mio. EUR liegt, während die entsprechende geschätzte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 5,8 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (128) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium wurden im Leistungsplanentwurf Maltas bestimmte Maßnahmen und Investitionen im Zusammenhang mit dem Erreichen von Kapazitätszielen dargelegt.
- (129) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die Flugsicherungsorganisation Maltas (im Folgenden „MATSA“) bis 2024 die Einstellung von vier technischen Fachleuten als flugsicherungstechnisches Personal sowie von fünf Fluglotsen plant. Die neuen Fluglotsen werden jedoch zu Beginn in der Flugplatzkontrolle eingesetzt, weshalb die diesbezüglichen Personalkosten zunächst den Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug zugewiesen werden sollen. Die Kommission stellt ferner fest, dass die MATSA ab 2023 eine Erhöhung der Personalvergütung plant, nachdem die Gehälter zwei Jahre lang im Rahmen einer Tarifvereinbarung mit den Beschäftigten eingefroren worden waren, um während der Pandemie Kosten zu sparen.
- (130) Die Kommission weist darauf hin, dass die MATSA eine Erhöhung sonstiger Betriebskosten zur Verbesserung der Personalkompetenzen sowie Ausbildungsmaßnahmen mit Blick auf die künftige Bereitstellung von Kapazitäten plant. Die Kommission stellt ferner fest, dass die MATSA höhere Versicherungsprämien und die Inflation als weitere wesentliche Kostentreiber für die Betriebskosten nennt.
- (131) Nach Angaben des Leistungsüberprüfungsgremiums plant die MATSA im Verlauf des RP3 eine erhebliche Erhöhung ihrer Abschreibungskosten. Die Kommission erhielt jedoch keine Nachweise dafür, dass die Erhöhung der Abschreibungskosten auf kapazitätsbezogene Maßnahmen zurückzuführen und damit gerechtfertigt wäre, da im Leistungsplanentwurf Maltas keine Angaben zu dem Beitrag der für den RP3 geplanten neuen Investitionen zur Kapazität enthalten sind.
- (132) Nach Auffassung der Kommission könnte eine Personalaufstockung bei der Flugsicherungsorganisation im Hinblick auf einen künftigen Kapazitätsbedarf ein gerechtfertigter Grund für eine Abweichung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i in Bezug auf Malta sein. Aufgrund unzureichender Informationen im Leistungsplanentwurf konnte die Kommission jedoch nicht feststellen, ob die gemeldeten Erhöhungen der Personalgehälter und die geplanten Investitionen in Anlagevermögen im Hinblick auf die Erreichung der lokalen Kapazitätsziele notwendig und verhältnismäßig sind und daher zur Rechtfertigung einer Abweichung von den unionsweiten Trends der festgestellten Kosten je Leistungseinheit herangezogen werden könnten.
- (133) Nach Auffassung der Kommission hat Malta daher nicht angemessen belegt, dass die in den Erwägungsgründen 128 bis 132 genannten Abweichungen ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen sind, die zur Erreichung der lokalen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind. Folglich wird das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Malta nicht erfüllt.

- (134) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, Malta in seinem Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen vorgelegt hat, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Malta nicht erfüllt.
- (135) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 122 bis 134 sollten die im Leistungsplanentwurf Maltas vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz bewertet werden.

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

- (136) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf genannten an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele Maltas nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c.
- (137) Erstens hat die Kommission beim Vergleich des Trends der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 mit dem Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit festgestellt, dass der Trend der an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit bei Maltas An- und Abfluggebührenzone von + 4,3 % über dem Trend Maltas bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 2,0 % für den RP3 liegt.
- (138) Zweitens merkt die Kommission an, dass der Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für die An- und Abfluggebührenzone Maltas von + 4,3 % für den RP3 über dem für den RP2 zu beobachtenden tatsächlichen Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von + 0,6 % liegt.
- (139) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Malta angesichts der vorstehenden Anmerkungen die an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Ziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für den RP3 nach unten korrigieren sollte.

### **FESTSTELLUNGEN ZU RUMÄNIEN**

#### **Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz**

- (140) Rumänien hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

<b>Streckengebührenzone Rumänien</b>	<b>2014 Basiswert</b>	<b>2019 Basiswert</b>	<b>2020-2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)</b>	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Rumäniens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 2,9 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (142) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Rumäniens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,6 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (143) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert Rumäniens für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 34,03 EUR um 14,6 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 39,84 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Rumäniens im Jahr 2024 weiterhin um 9,0 % unter dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen werden.

- (144) Ferner ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d jenes Anhangs erachtet werden können.
- (145) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Rumäniens angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten für den RP3 und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 zu entsprechen, bei etwa 15 Mio. EUR liegt, während die entsprechende geschätzte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 32 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (146) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Rumänien im Leistungsplanentwurf auf die festgestellten Zusatzkosten hinweist, die der Streckenflugsicherungsorganisation ROMATSA während des RP3 im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele entstanden sind. Die von Rumänien geltend gemachten Maßnahmen beziehen sich in erster Linie auf Personal- und Ausbildungsmaßnahmen, gefolgt von Investitionskosten.
- (147) Die Kommission stellt fest, dass die ROMATSA zusätzliche Personalkosten und sonstige Betriebskosten plant, um neue Fluglotsen für den Streckenverkehr einzustellen und auszubilden. Rumänien rechtfertigt den vorgeschlagenen Einstellungs- und Ausbildungsplan als notwendig, um eine hohe Zahl von Beschäftigten zu ersetzen, die voraussichtlich in den Ruhestand gehen werden; die Spitze dieser Ruhestandswelle dürfte im Verlauf des RP4 erreicht werden. Nach Darstellung Rumäniens wird der Plan bereits im RP3 beginnen, da die Ausbildung eines voll lizenzierten Fluglotsen drei bis fünf Jahre in Anspruch nimmt. Das Leistungsüberprüfungsgremium stellte jedoch fest, dass die Kosten im Zusammenhang mit dem Einstellungsplan angesichts ihres hohen Niveaus näher begründet und gerechtfertigt werden sollten. Auf der Grundlage der Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums ist die Kommission der Auffassung, dass die ROMATSA insbesondere näher erläutern sollte, wie die Kosten für Personal und Ausbildung je Vollzeitäquivalent berechnet wurden.
- (148) Im Zusammenhang mit den Investitionskosten stellt die Kommission fest, dass im Leistungsplanentwurf Rumäniens die Notwendigkeit zusätzlicher Abschreibungskosten und Kapitalkosten dargelegt werden, die für die Umsetzung der folgenden Projekte erforderlich sind: ATM-System Schritt 1 Phase 1 (die im RP2 begann und ab 2020 abgeschlossen wird) und Schritt 1 Phase 2 (die im RP2 begann und ab 2022 abgeschlossen wird), das Verkehrskomplexitäts- und Bewertungsinstrument, das im Jahr 2024 eingeführt werden soll, und der Datalink-Dienstleistungsvertrag.
- (149) Im Zusammenhang mit den Kosten des ATM-Systems hatte das Leistungsüberprüfungsgremium in seinem Überwachungsbericht für den RP2 festgestellt, dass der für den RP2 prognostizierte Kapitalaufwand für Schritt 1 Phase 2 nicht über den gesamten Zeitraum hinweg realisiert worden war und dass der tatsächliche Gesamtkapitalaufwand deutlich unter den im Leistungsplan für den RP2 genannten Kosten lag. Insgesamt kam das Leistungsüberprüfungsgremium zu dem Schluss, dass Luftraumnutzer im RP2 32,5 Mio. EUR für Investitionen gezahlt haben, die nicht zustande kamen. Es ist nicht bekannt, ob dieser Betrag an die Luftraumnutzer zurückgezahlt wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium kam daher zu dem Schluss, dass die zusätzlichen von Rumänien als Abweichung zur Erreichung seiner lokalen Streckenkapazitätsziele für den RP3 geltend gemachten Kosten nicht gerechtfertigt sind.
- (150) Es sei darauf hingewiesen, dass die Kommission basierend auf der Bewertung des Leistungsüberprüfungsgremiums festgestellt hat, dass die Höhe der von Rumänien vorgeschlagenen Kapitalkosten nicht dem effizienten Kapitalkostenniveau entspricht. Dies führt dazu, dass die Kapitalkosten im RP3 das finanzielle Risiko, das sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos ergibt, um 16 Mio. EUR übersteigen werden. Diese Kostenüberschreitung kann nicht unter Verweis auf die Erreichung der Kapazitätsziele gerechtfertigt werden.
- (151) Vor dem Hintergrund sämtlicher Erwägungen in den Erwägungsgründen 146 bis 150 und unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums kommt die Kommission zu dem Schluss, dass das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Rumänien nicht erfüllt wird.
- (152) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass Rumänien in seinem Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen vorgelegt hat, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Rumänien nicht erfüllt.

- (153) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 140 bis 152 sollten die im Leistungsplanentwurf Rumäniens vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

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

- (154) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf genannten an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele Rumäniens nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c.
- (155) Erstens hat die Kommission beim Vergleich des Trends der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 mit dem Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit festgestellt, dass der Trend der an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit bei Rumäniens An- und Abfluggebührenzone von + 4,3 % über dem Trend Rumäniens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 2,9 % für den RP3 liegt.
- (156) Zweitens merkt die Kommission an, dass der Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für die An- und Abfluggebührenzone Rumäniens von + 4,3 % für den RP3 über dem für den RP2 zu beobachtenden tatsächlichen Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von – 3,1 % liegt.
- (157) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Rumänien angesichts der vorstehenden Anmerkungen die an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Ziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für den RP3 nach unten korrigieren sollte.

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

- (158) In Bezug auf die in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Elemente, die Gegenstand der Überprüfung sind, stellt die Kommission fest, dass die im Leistungsplanentwurf Rumäniens vorgeschlagene Anreizregelung für die An- und Abflugkapazität einen maximalen finanziellen Nachteil und einen maximalen finanziellen Vorteil in jeweils gleicher Höhe von 0,50 % der festgestellten Kosten beinhaltet.
- (159) In Bezug auf die Anreizregelung für An- und Abflug hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene, auf 0,50 % 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 erforderlich ist.
- (160) Daher sollte Rumänien seine vorgeschlagene Anreizregelung für die Erreichung der An- und Abflugkapazitätsziele dahin gehend überarbeiten, dass der maximale finanzielle Nachteil, der sich aus diesen Anreizregelungen ergibt, so hoch festgesetzt wird, dass er sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

#### **FESTSTELLUNGEN ZU SCHWEDEN**

##### **Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz**

- (161) Schweden hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Schweden	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)</b>	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Schwedens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,2 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (163) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Schwedens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 1,0 % pro Jahr im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (164) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert Schwedens für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 58,87 EUR um 31,6 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 44,74 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass diese Differenz im Verlauf des RP3 noch größer wird, da die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Schwedens im Jahr 2024 um 41,8 % über dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen.
- (165) Es ist zu prüfen, ob die oben festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Nummer 1.4 Buchstabe d dieses Anhangs erachtet werden können.
- (166) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf Schwedens für den RP3 angegebenen festgestellten streckenbezogenen Kosten und den festgestellten Kosten, die notwendig wären, um dem unionsweiten Trend zu entsprechen, bei etwa 43 Mio. EUR liegt (zu realen Preisen des Jahres 2017).
- (167) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Schweden in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung lokaler Kapazitätsziele vorlegt.
- (168) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die größte Streckenflugsicherungsorganisation LfV die Ausbildung neuer Fluglotsen plant, um bevorstehende Ruhestandseintritte in den restlichen RP3-Jahren auszugleichen. Schweden meldet einen geplanten Nettoanstieg im RP3 um 14 Fluglotsen (Vollzeitäquivalente) in der Bezirkskontrollstelle Malmö und um 14 Fluglotsen (Vollzeitäquivalente) in der Bezirkskontrollstelle Stockholm. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die erwarteten Kostenauswirkungen dieser personalbezogenen Maßnahmen im Leistungsplanentwurf Schwedens nicht quantifiziert werden.
- (169) Die Kommission stellt fest, dass Schweden neben den Personalkosten die „Ausdehnung von Fernüberwachungsdiensten“ in Stockholm und vier angeschlossenen Flughäfen (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö) als größte neue umfangreiche Investition durch LfV nennt. Die festgestellten Kosten der „Ausdehnung von Fernüberwachungsdiensten“ belaufen sich auf 11 % der gesamten festgestellten Investitionskosten im Verlauf des RP3. Die Kommission weist darauf hin, dass es sich bei den Kontrollzentren für die Fernüberwachung generell um Investitionen handelt, die Flugverkehrsdienste auf Flughäfen bereitstellen und deshalb grundsätzlich in erster Linie den An- und Abflugdiensten zugewiesen werden sollten. Im Leistungsplanentwurf Schwedens werden jedoch 75 % der Kosten der „Ausdehnung von Fernkontrolldiensten“ den Streckendiensten zugewiesen, ohne die geografische Reichweite und die Art der Dienste zu begründen. Die Kommission stellt außerdem fest, dass das Geschäftsszenario für diese Investition von Luftraumnutzern im Zuge von Konsultationen infrage gestellt wurde. Nach Auffassung der Kommission sollte Schweden das Geschäftsszenario und die Kostenzuweisung für diese Investition überarbeiten oder näher begründen sowie auf die von Luftraumnutzern geäußerten Bedenken eingehen.
- (170) Die Kommission stellt fest, dass die sonstigen von Schweden geplanten Neuinvestitionen sich auf 33 % der gesamten festgestellten Investitionskosten im Verlauf des RP3 belaufen. Im Leistungsplanentwurf Schwedens wird erwähnt, dass sonstige neue Investitionen Austausch- und/oder Modernisierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Kommunikationssystemen, Funkanlagen, Navigationshilfen sowie Ausweich- und Hilffsystemen für den Flugverkehrsdienst umfassen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der Leistungsplanentwurf Schwedens keine Informationen dazu enthält, wie diese neuen Investitionen im Einzelnen zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele beitragen werden.
- (171) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 167 bis 170 genannten Überlegungen hat Schweden nach Auffassung der Kommission daher nicht angemessen belegt, dass die in Erwägungsgrund 166 genannte Abweichung ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen sind, die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlich sind. Daher wird das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium von Schweden nicht erfüllt.

- (172) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass Schweden in seinem Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen vorgelegt hat, die eine Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von Schweden nicht erfüllt.
- (173) Darüber hinaus ergab die Überprüfung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d aufgeführten wichtigsten Faktoren und Parameter, die den vorgeschlagenen Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz zugrunde liegen, im Zusammenhang mit den Kostenbasiswerten, Kapital- sowie Ruhegeldkosten für 2019 folgende Feststellungen:
- (174) Die Kommission stellt fest, dass Schweden eine Anpassung der Basiswerte für das Jahr 2019 vorschlägt, um die Aufnahme von drei neuen Flughäfen in das Streckengebührensysteem ab 2020 zu berücksichtigen. Das Leistungsüberprüfungsgremium weist darauf hin, dass diese Anpassung sich größtenteils auf den Scandinavian Mountains Airport bezieht, wo die Flugsicherungsorganisation SDATS Flugverkehrskontrolldienste leistet. Dem Leistungsplanentwurf zufolge stellen viele schwedische Flughäfen Streckendienste bereit. Nach Darstellung Schwedens ist es kosteneffizienter, Flughäfen die Erbringung von Strecken- und Anflugdiensten zu gestatten, da Nahverkehrsbereiche in schwedischen Flughäfen groß und geografisch weit voneinander entfernt sind.
- (175) Im Leistungsplanentwurf Schwedens wird darauf hingewiesen, dass die Aufnahme von drei neuen Flughäfen in das Streckenprogramm keinen Transfer von Verantwortlichkeiten oder Kosten zwischen bereits am Programm beteiligten Flugsicherungsorganisationen bedeutet. Das Leistungsüberprüfungsgremium stellte fest, dass diese Anpassung im Leistungsplanentwurf Schwedens nicht klar erläutert wird.
- (176) Auf der Grundlage der Empfehlung des Leistungsüberprüfungsgremiums ist die Kommission der Auffassung, dass Schweden die vorgeschlagenen Beträge, die innerhalb der Kapitalkosten für LFV als Eigenkapitalrendite in Rechnung gestellt werden sollen, neu bewerten sollte. Nach Schätzung des Leistungsüberprüfungsgremiums liegen die gemeldeten Kapitalkosten im Verlauf des RP3 um 1,3 Mio. EUR über den effizienten Kapitalkosten. Insbesondere stellen die Kommission und das Leistungsüberprüfungsgremium fest, dass die von Schweden für LFV vorgeschlagene Eigenkapitalkostenpanne von 0,7 % bis 1,9 % höher ist als die von der schwedischen Regierung für LVF zugelassenen Eigenkapitalkosten in Höhe von 0,0 %. Die Kommission weist darauf hin, dass die vorgeschlagenen Kapitalkosten von LFV eine Eigenkapitalrendite für mehrere schwedische Flughäfen umfasst, die Streckendienste erbringen. Nach Auffassung der Kommission sollte Schweden die Aufnahme dieser Flughäfen in alle Kostenfaktoren von LFV klären und begründen oder andernfalls seine eingereichten Unterlagen entsprechend überarbeiten.
- (177) Auf der Grundlage der Empfehlung des Leistungsüberprüfungsgremiums ist die Kommission der Auffassung, dass Schweden die vorgeschlagenen Ruhegeldkosten neu bewerten sollte. Das Leistungsüberprüfungsgremium stellte fest, dass der durchschnittliche Anteil der Ruhegeldkosten von LFV im Verlauf des RP3 erheblich über dem unionsweiten Durchschnitt liegt. Das Gremium stellte außerdem fest, dass die Beiträge im Zusammenhang mit der gesetzlichen Rentenversicherung als Sozialversicherungskosten unter den Personalkosten aufgeführt sind und nicht separat als Ruhegeldkosten in den Berichtstabellen angegeben werden. Das Leistungsüberprüfungsgremium gibt an, dass die Ruhegeldkosten auch in den Kapitalkosten aufgeführt sind, da Außenstände im Zusammenhang mit Ruhegeldkosten aus früheren Bezugszeiträumen in den Vermögensbestandteilen enthalten sind. Das Leistungsüberprüfungsgremium gelangt zu dem Schluss, dass der Mangel an Transparenz in den für das Ruhegeldsystem definierten Annahmen bei der Überprüfung der nicht berücksichtigten Kosten für den RP3 zum Problem werden könnte. Die Kommission ist der Auffassung, dass Schweden die Ruhegeldkosten transparent in der separaten Zeile für die Ruhegeldkosten der Berichtstabelle melden sollte.
- (178) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 161 bis 177 sollten die im Leistungsplanentwurf Schwedens vorgeschlagenen Ziele als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

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

- (179) Die Kommission hat Bedenken hinsichtlich der im Entwurf genannten an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele Schwedens nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c.
- (180) Erstens hat die Kommission beim Vergleich des Trends der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 mit dem Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit festgestellt, dass der Trend der an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit bei Schwedens An- und Abfluggebührenzone von + 0,9 % über dem Trend Schwedens bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 0,2 % für den RP3 liegt.

- (181) Zweitens merkt die Kommission an, dass der Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für die An- und Abfluggebührenzone Schweden von + 0,9 % für den RP3 über dem für den RP2 zu beobachtenden tatsächlichen Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von – 5,8 % liegt.
- (182) Drittens stellt die Kommission beim Vergleich der im Entwurf genannten Ziele für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit mit der Leistung ähnlicher Flughäfen für den RP3 fest, dass die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den Flughafen Stockholm Arlanda auf einen Betrag geschätzt werden, der im begrenzten Maße über dem Mittelwert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der jeweiligen Vergleichsgruppe liegt.
- (183) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Schweden angesichts der vorstehenden Anmerkungen die an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele näher begründen oder die im Entwurf enthaltenen Ziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für den RP3 nach unten korrigieren sollte.

#### SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (184) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 21 bis 183 dargelegten Bewertung stellt die Kommission fest, dass die von Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Rumänien, Schweden und Zypern vorgelegten nationalen Leistungsplanentwürfe und Leistungsplanentwürfe für funktionale Luftraumblöcke bestimmte Leistungsziele enthalten, die nicht mit den unionsweiten Leistungszielen kohärent sind.
- (185) Nach Artikel 14 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 legen die betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission ihre überarbeiteten Leistungsplanentwürfe innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Beschlusses unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission vor.
- (186) Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und die Niederlande, die gemeinsam mit der Schweiz einen Leistungsplanentwurf für den RP3 auf FAB-Ebene vorgelegt haben, sollten gemeinsam einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den FABEC vorlegen, in dem die in diesem Beschluss dargelegten Empfehlungen berücksichtigt werden.
- (187) Die Kommission wird anschließend die überarbeiteten Leistungsplanentwürfe in ihrer Gesamtheit nach dem in Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Verfahren bewerten und kann als Ergebnis dieser späteren Bewertung zu den in den Entwürfen enthaltenen Leistungszielen und sonstigen Elementen der Leistungspläne, gegen die in diesem Beschluss keine Einwände erhoben wurden, Stellung nehmen.
- (188) Nach Artikel 17 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gelten die in der neuesten Fassung des Leistungsplanentwurfs enthaltenen Ziele vorläufig, bis die Kommission einen Beschluss über die Kohärenz der Leistungsziele oder überarbeiteten Leistungsziele erlassen hat, auf dessen Grundlage der betroffene Mitgliedstaat bzw. die betroffenen Mitgliedstaaten ihren endgültigen Leistungsplan annehmen müssen.
- (189) Nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Artikel 17 gelten die im endgültigen Leistungsplan enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz rückwirkend. Folglich werden etwaige Einnahmedifferenzen infolge der Anwendung von Gebührensätzen, die statt auf der Grundlage des endgültigen Leistungsplans auf der Grundlage des Leistungsplanentwurfs berechnet wurden, durch spätere Anpassungen des Gebührensatzes während des RP3 ausgeglichen, die von den in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 dargelegten Sondermaßnahmen für den RP3 weiter geregelt werden. Daher wird die Kommission erst dann eine Schlussfolgerung über die Kohärenz der Gebührensätze nach Artikel 29 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ziehen, wenn die entsprechenden endgültigen Leistungspläne angenommen wurden.
- (190) 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.

(191) 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. Bei der Überarbeitung ihrer lokalen Leistungsziele im Rahmen der überarbeiteten Leistungsplanentwürfe sollten die Mitgliedstaaten, an die dieser Beschluss gerichtet ist, die operativen und finanziellen Folgen der relevanten Änderungen im Luftverkehr angemessen berücksichtigen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Leistungsziele in den nationalen Leistungsplanentwürfen und den Leistungsplanentwürfen für die funktionalen Luftraumblöcke, die von Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Rumänien, Schweden und Zypern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegt wurden, sind mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (RP3) gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht kohärent.

#### *Artikel 2*

Zypern und Griechenland müssen ihre im Entwurf enthaltenen Streckenkapazitätsziele, ausgedrückt als durchschnittliche ATFM-Verspätungsminuten im Streckenflug je Flug, nach unten korrigieren.

Die betroffenen Mitgliedstaaten beheben die festgestellten Abweichungen zwischen den vorgelegten Kapazitätszielen und den entsprechenden Referenzwerten des Netzbetriebsplans vom September 2021 hinsichtlich der Kalenderjahre 2022, 2023 und 2024 des RP3, um der erwarteten Verkehrsnachfrage gerecht zu werden. Spezifische Maßnahmen, die im Netzbetriebsplan zur Verbesserung der Kapazitätsleistung empfohlen werden, müssen bei der Überarbeitung der Leistungsziele berücksichtigt werden.

#### *Artikel 3*

Belgien, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, Rumänien, Schweden und Zypern müssen die in ihren Entwürfen enthaltenden Kosteneffizienzziele für ihre Streckengebührenzonen, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (DUC), nach unten korrigieren.

Bei der Überarbeitung ihrer im Entwurf vorgelegten Kosteneffizienzziele müssen alle betroffenen Mitgliedstaaten

- a) sicherstellen, dass die überarbeiteten Kosteneffizienzziele sowohl mit dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit als auch mit dem unionsweiten langfristigen Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit kohärent sind,
- b) die Höhe der festgestellten Kosten entsprechend reduzieren, zumindest für das Kalenderjahr 2024,
- c) nach Artikel 10 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die neuesten Verkehrsprognosen, ausgedrückt in Diensteinheiten, verwenden.

Abweichend von Buchstabe a gilt, dass in den Fällen, in denen die Kommission in diesem Beschluss festgestellt hat, dass der Basiswert der relevanten Streckengebührenzone das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Absatz 1.4 Buchstabe c festgelegte Kriterium erfüllt, der betroffene Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass die überarbeiteten Kosteneffizienzziele mindestens mit dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit oder mit dem unionsweiten langfristigen Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit kohärent sind.

Beruft sich ein Mitgliedstaat in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf auf eine Abweichung nach Anhang IV Absatz 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317, stellt er sicher, dass eine derartige Abweichung mit angemessenen Informationen und Begründungen untermauert wird.

*Artikel 4*

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik, die Hellenische Republik, die Republik Lettland, das Großherzogtum Luxemburg, die Republik Malta, das Königreich der Niederlande, Rumänien, das Königreich Schweden und Zypern gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

*Für die Kommission*  
Adina VĂLEAN  
*Mitglied der Kommission*

---

## ANHANG

**In den nationalen Plänen oder den Plänen für funktionale Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 festgelegte Ziele, die nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum kohärent sind**

## 1. IM LEISTUNGSPLANENTWURF DES FABEC ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Belgien und Luxemburg	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>73,13 EUR</b>	<b>83,28 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>113,26 EUR</b>	<b>108,51 EUR</b>	<b>103,82 EUR</b>

## 2. IM LEISTUNGSPLANENTWURF GRIECHENLANDS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

## Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug in Minuten

	2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Streckenkapazitätsziele Griechenlands</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Referenzwerte Griechenlands	0,10	0,14	0,15	0,15

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Griechenland	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>31,37 EUR</b>	<b>23,20 EUR</b>	<b>40,71 EUR</b>	<b>32,60 EUR</b>	<b>33,12 EUR</b>	<b>32,93 EUR</b>

## 3. IM LEISTUNGSPLANENTWURF ZYPERNS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

## Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug in Minuten

	2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Streckenkapazitätsziele Zyperns</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Referenzwerte Zyperns	0,10	0,16	0,15	0,15

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Zypern	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>32,94 EUR</b>	<b>26,61 EUR</b>	<b>49,85 EUR</b>	<b>34,14 EUR</b>	<b>32,52 EUR</b>	<b>32,26 EUR</b>

## 4. IM LEISTUNGSPLANENTWURF LETTLANDS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Lettland	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>27,90 EUR</b>	<b>23,61 EUR</b>	<b>40,07 EUR</b>	<b>31,28 EUR</b>	<b>29,14 EUR</b>	<b>26,83 EUR</b>

## 5. IM LEISTUNGSPLANENTWURF MALTAS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Malta	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>31,85 EUR</b>	<b>24,83 EUR</b>	<b>24,85 EUR</b>

## 6. IM LEISTUNGSPLANENTWURF RUMÄNIENS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Rumänien	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020- 2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

## 7. IM LEISTUNGSPLANENTWURF SCHWEDENS ENTHALTENE ZIELE

## WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

## Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Schweden	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020- 2021	2022	2023	2024
<b>Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR