

BESCHLUSS (EU) 2022/764 DER KOMMISSION**vom 13. April 2022****über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Kroatien vorgelegten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2284)***(Nur der kroatische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

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

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

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

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

- (4) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ zur Festlegung überarbeiteter unionsweiter Leistungsziele für den RP3 erlassen.
- (5) Die Kommission weist darauf hin, dass in der Basisverkehrsprognose des Statistics and Forecast Service von Eurocontrol (im Folgenden „STATFOR“) vom Oktober 2021 davon ausgegangen wird, dass der Luftverkehr auf Unionsebene im Laufe des Jahres 2023 sein präpandemisches Niveau erreichen und 2024 über diesem Niveau liegen wird. 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 ferner fest, dass für die Verkehrserholung in den Mitgliedstaaten ein uneinheitlicher Verlauf erwartet wird.
- (6) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe mit überarbeiteten lokalen Leistungszielen für den RP3 ausgearbeitet und angenommen, die der Kommission bis zum 1. Oktober 2021 zur Bewertung vorgelegt wurden. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission die Mitgliedstaaten auf, bis zum 17. November 2021 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen. Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Kroatien vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.
- (7) Das Leistungsüberprüfungsgremium, das die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe für den RP3 vorgelegt.
- (8) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der von Kroatien vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet. Für jeden wesentlichen Leistungsbereich und die damit verbundenen Leistungsziele hat die Kommission die Bewertung ergänzt, indem sie die Leistungsplanentwürfe anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.
- (9) Da Kroatien im RP3 keinen Flughafen besitzt, der in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 fällt, enthält der Entwurf des Leistungsplans für den RP3 keine lokalen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug. Daher beziehen sich die Feststellungen in diesem Beschluss ausschließlich auf Streckenflugsicherungsdienste.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

- (10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit hat die Kommission die Kohärenz der von Kroatien vorgelegten Ziele hinsichtlich der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements der Anbieter von Flugsicherungsdiensten 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.
- (11) Kroatien hat in seinem Leistungsplanentwurf folgende Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

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

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

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

- (12) In Bezug auf die von Kroatien in seinem Entwurf vorgeschlagenen Sicherheitsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten (Croatia Control) hat die Kommission festgestellt, dass im Hinblick auf die Ziele „Sicherheitspolitik und -ziele“ sowie „Management von Sicherheitsrisiken“ geplant ist, das Niveau der unionsweit geltenden Leistungsziele 2024 zu erreichen, während bei den anderen Zielen des Sicherheitsmanagements die lokalen Leistungsziele dem Niveau der unionsweit geltenden Leistungsziele für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (13) Die Kommission stellt fest, dass der von Kroatien vorgelegte Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, mit denen Croatia Control die lokalen Sicherheitsziele erreichen kann, wie z. B. die Einführung eines effizienten Sicherheitsmanagementsystems, mit dem Sicherheitsrisiken frühzeitig erkannt und gemindert werden können, die Anwendung der Schweregradeinstufung des Risikoanalysewerkzeugs (RAT), Aufklärung über die Redlichkeitskultur („Just Culture“) sowie weitere spezifische Sicherheitsinstrumente. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass spezifische Maßnahmen beschrieben werden sollten, um aufzuzeigen, wie Croatia Control die Sicherheitsziele im Bereich „Sicherheitspolitik und -ziele“ erreichen wird.
- (14) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 12 und 13 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, also bis 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Kroatiens enthaltenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

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

- (17) Die von Kroatien vorgeschlagenen Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt und die entsprechenden nationalen Referenzwerte für den RP3 aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Kroatiens enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Referenzwerte für Kroatien	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

- (18) Die Kommission stellt fest, dass die von Kroatien in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (19) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Kroatien in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, u. a. die weitere grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Bosnien und Herzegowina in der FRA-Initiative für den gemeinsamen Südost-Luftraum (SECSI FRA), die Einführung einer leistungsorientierten Navigation sowie Maßnahmen für eine weitere Verbesserung der flexiblen Luftraumnutzung. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Kroatien im Fluginformationsgebiet Zagreb bereits seit 2018 einen Luftraum mit freier Streckenführung ab der Flugfläche 205 eingerichtet hat.
- (20) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 18 und 19 sollten die im Leistungsplanentwurf Kroatiens vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

- (21) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von Kroatien 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 Leistungsplanentwurf Kroatiens vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.
- (22) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte 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 wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.
- (23) Die von Kroatien in seinem Entwurf für den RP3 vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele, ausgedrückt in ATFM-Verspätungsminuten je Flug, und die entsprechenden im Netzbetriebsplan festgelegten Referenzwerte lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Kroatiens enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,09	0,16	0,17	0,17
Referenzwerte für Kroatien	0,09	0,16	0,17	0,17

- (24) Die Kommission stellt fest, dass die von Kroatien in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (25) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Kroatien in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung lokaler Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehören verschiedene Modernisierungen des Flugverkehrsmanagementsystems, eine neue Luftraumeinteilung sowie erhebliche Erhöhungen der geplanten Zahl der VZÄ für Fluglotsen in den Kalenderjahren 2022 bis 2024.
- (26) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 24 und 25 sollten die im Leistungsplanentwurf Kroatiens vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (27) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurde die Kohärenz der von Kroatien vorgelegten Ziele für festgestellte Kosten je Leistungseinheit (*determined unit costs*, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3, der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit über den zweiten und dritten Bezugszeitraum (RP2+RP3) (2015-2024) hinweg und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.
- (28) Die Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Ergänzt wurde sie durch die Überprüfung der Schlüsselfaktoren und Parameter, die diesen Zielen gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zugrunde liegen.
- (29) Kroatien hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Kroatien	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug , ausgedrückt als streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,61 EUR	40,31 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR

- (30) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Kroatiens Trend bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 0,3 % im RP3 besser ist als der unionsweite Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum.

- (31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Kroatiens langfristiger Trend bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von – 2,3 % im RP2 und RP3 besser ist als der langfristige unionsweite Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum.
- (32) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Kroatiens Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 40,31 EUR um 3,2 % höher ist als der durchschnittliche Basiswert von 39,05 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit Kroatiens für das Jahr 2024 um – 1,8 % unter dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe liegen werden.
- (33) Wie aus den Erwägungsgründen 30 und 31 deutlich wird, übertrifft Kroatien sowohl den unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP3 als auch den langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit, letzteren Trend sogar bei Weitem. Darüber hinaus liegen die für Kroatien festgestellten Kosten je Leistungseinheit 2024 unter dem Basiswert für 2014 und sind im Vergleich zum Basiswert für 2019 stabil. Dies beweist, dass Kroatien langfristig Kosteneffizienzsteigerungen erzielt hat, was sich auch daran zeigt, dass die für Kroatien festgestellten Kosten je Leistungseinheit für 2024 niedriger sind als der Durchschnitt der Vergleichsgruppe. Gestützt auf die vorstehenden Betrachtungen lässt sich für Kroatien eine Kosteneffizienzentwicklung feststellen, die die unionsweiten Trends übertrifft, was eine ausreichende Grundlage für die Herstellung der Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP3 bietet.
- (34) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 30 bis 33 sollten die im Leistungsplanentwurf Kroatiens vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (35) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 10 bis 34 dargelegten Bewertung hat die Kommission festgestellt, dass die Leistungsziele, die in dem von Kroatien vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.
- (36) 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.
- (37) 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 von russischen natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen gechartert oder auf andere Weise kontrolliert werden, untersagt wird, in dem Gebiet der Union zu landen, dort zu starten oder das Gebiet zu überfliegen. Diese Maßnahmen führen zu einer Verringerung des Luftverkehrs im Luftraum über dem Gebiet der Union. Die Auswirkungen auf Unionsebene dürften jedoch nicht mit dem Rückgang des Luftverkehrs infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie im März 2020 vergleichbar sein. Daher sollten die bestehenden Maßnahmen und Verfahren für die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im RP3 beibehalten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Kroatien gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT**Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements**

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

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

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Kroatiens enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Referenzwerte für Kroatien	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

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

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Kroatiens enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,09	0,16	0,17	0,17
Referenzwerte für Kroatien	0,09	0,16	0,17	0,17

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Kroatien	Basiswert 2014	Basiswert 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,61 EUR	40,31 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR