

BESCHLUSS (EU) 2022/779 DER KOMMISSION**vom 13. April 2022****über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Polen vorgelegten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2304)***(Nur der polnische 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 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 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 ⁽⁵⁾ zur Festlegung überarbeiteter unionsweiter Leistungsziele für den RP3 erlassen.
- (5) Die Kommission stellt fest, dass in der STATFOR-Verkehrsprognose von Eurocontrol vom Oktober 2021 davon ausgegangen wird, dass der Luftverkehr auf Unionsebene im Laufe des Jahres 2023 sein präpandemisches Niveau erreichen und 2024 über diesem Niveau liegen wird. 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 Polen 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 Polen 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 den Entwurf der Leistungspläne anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

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

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

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

| Polen | Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D) | | | | |
|---|--|------|------|------|------|
| Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten | Ziel des Sicherheitsmanagements | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. | Sicherheitspolitik und -ziele | C | C | C | C |
| | Management von Sicherheitsrisiken | C | C | C | D |
| | Gewährleistung der Sicherheit | C | C | C | C |
| | Förderung der Sicherheit | C | C | C | C |
| | Sicherheitskultur | C | C | C | C |

- (11) In Bezug auf die von Polen vorgeschlagenen Sicherheitsziele für alle erfassten Anbieter von Flugsicherungsdiensten hat die Kommission festgestellt, dass im Hinblick auf das „Sicherheitsrisikomanagement“ das Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels im Jahr 2024 erreicht werden soll, während bei den anderen „Sicherheitsmanagementzielen“ die lokalen Leistungsziele in jedem Kalenderjahr von 2021 bis 2024 dem Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels entsprechen sollen.
- (12) Die Kommission stellt fest, dass der von Polen vorgelegte Leistungsplanentwurf für die Anbieter von Flugsicherungsdiensten Maßnahmen vorsieht, die der Erreichung der lokalen Sicherheitsziele dienen, darunter Maßnahmen, mit denen die Einhaltung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission ⁽⁶⁾ sichergestellt werden soll, eine Überprüfung der Sicherheitsprozesse, eine Aktualisierung der Sicherheitsschulungen für Führungskräfte, die Entwicklung von Kennzahlen für das Sicherheitsmanagement, die kontinuierliche Förderung der Sicherheit sowie die Umsetzung bewährter Vorgehensweisen, Dokumente und Verfahren im Einklang mit nationalen und internationalen Vorschriften.
- (13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11 und 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, d. h. 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Polens enthaltenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

- (14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von Polen 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 Polens vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (ERNIP) festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Umweltziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.
- (15) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte 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 wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementsnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

- (16) Die von Polen vorgeschlagenen Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt und die entsprechenden nationalen Referenzwerte für den RP3 aus dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Im Entwurf Polens enthaltene streckenbezogene Umweltziele , ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |
| Referenzwerte für Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

- (17) Die Kommission stellt fest, dass die von Polen in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.
- (18) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Polen in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorlegt, darunter die Neuorganisation der Sektorkonfigurationen für die Bezirkskontrollstelle Warschau, die Umsetzung von Konzepten zur fortgeschrittenen flexiblen Luftraumnutzung sowie Verbesserungen im Nahverkehrsbereich von Warschau.
- (19) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Polen bereits seit Februar 2019 Lufträume mit freier Streckenführung (*free route airspace*, im Folgenden „FRA“) zwischen Flugfläche 095 und Flugfläche 660 eingeführt hat. Die Kommission stellt ferner fest, dass Polen plant, die FRA im Kalenderjahr 2024 mit dem Baltic FAB (funktionaler Luftraumblock Litauen/Polen), der Slowakei und der Ukraine weiter auszubauen.
- (20) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 17 bis 19 sollten die im Leistungsplanentwurf Polens vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

- (21) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von Polen 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 Polens vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Netzbetriebsplan festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.
- (22) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte 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 Polen 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 Polens enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| Referenzwerte für Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

- (24) Die Kommission stellt fest, dass die von Polen 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 Polen in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung lokaler Streckenkapazitätsziele vorlegt. Zu diesen Maßnahmen gehören die kontinuierliche Schulung von Fluglotsen, eine flexible Personal- und Dienstplanung, eine größere Anzahl von Sektoren und verbesserte Sektoröffnungszeiten sowie die Umsetzung grenzüberschreitender FRA.
- (26) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 24 und 25 sollten die im Leistungsplanentwurf Polens vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität bewertet werden.

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

- (27) 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, hat die Kommission 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. Dabei wurde in Bezug auf Polen festgestellt, dass diese Ziele Anlass zu Bedenken geben.
- (28) Insbesondere hat die Kommission beim Vergleich der vorgeschlagenen nationalen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung mit der Leistung ähnlicher Flughäfen während des zweiten Bezugszeitraums (im Folgenden „RP2“) festgestellt, dass die Flughäfen Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Kraków-Balice und Katowice-Pyrzowice voraussichtlich größere ATFM-Verspätungen verzeichnen werden als für ähnliche Flughäfen prognostiziert.
- (29) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Polen im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP3 vor dem Hintergrund der Feststellungen in Erwägungsgrund 28 näher begründen oder nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (30) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurde die Kohärenz der von Polen 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 im RP2 und im RP3 (2015-2024) und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Flugsicherungsorganisationen über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.
- (31) Die Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Ergänzt wurde sie durch die Überprüfung der Schlüsselfaktoren und Parameter, die diesen Zielen gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zugrunde liegen.
- (32) Polen hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

| Streckengebührenzone Polen | 2014 Basiswert | 2019 Basiswert | 2020-2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017) | 169,6 PLN | 174,8 PLN | 320,1 PLN | 200,2 PLN | 172,0 PLN | 163,2 PLN |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 EUR |

- (33) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend Polens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit – 1,7 % pro Jahr im RP3 den unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum übertrifft.
- (34) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der langfristige Trend Polens bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit – 0,4 % pro Jahr im RP2 und im RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.
- (35) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Polens Basiswert von 41,07 EUR für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit um 5,4 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 38,96 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die für Polen festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2024 um 6,7 % unter dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen werden.
- (36) Die Kommission hat ferner geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 34 und 35 festgestellten Abweichungen als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 erachtet werden können, sofern die ermittelte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind, oder auf Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen ist.
- (37) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Polen in seinem Leistungsplanentwurf ein breites Spektrum an Maßnahmen darlegt, die der Anbieter von Flugsicherungsdiensten PANSa zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele ergreift. Diese Maßnahmen werden im Leistungsplanentwurf ausführlich dargelegt und quantifiziert.
- (38) Demnach plant Polen, die Zahl der Fluglotsen im Dienst in der Bezirkskontrollstelle Warschau im RP3 deutlich zu erhöhen. Den Angaben Polens zufolge wird PANSa durch die Ausbildung und Einstellung zusätzlicher Fluglotsen zudem in die Lage versetzt, eine Neueinteilung des Luftraums vorzunehmen und der prognostizierten Verkehrsnachfrage, die bis Ende des RP3 voraussichtlich das Niveau von 2019 erreicht haben wird, gerecht zu werden.
- (39) Die Kommission stellt fest, dass die Investitionskosten für kapazitätsfördernde Projekte wie Modernisierungen und damit verbundene Änderungen des Systems für das Flugverkehrsmanagement, die Einrichtung neuer Betriebsräume und Funkstationen sowie Ersetzung und Ausbau der Überwachungsinfrastruktur gestiegen sind. Polen weist darauf hin, dass sich die geplanten Investitionsausgaben für den RP3 auf kapazitätsbezogene Investitionen konzentrieren und eine Optimierung des Luftraums (z. B. dreistufige vertikale Luftraumteilung) sowie eine größere Resilienz, Skalierbarkeit und Flexibilität bei der Dienstleistungserbringung ermöglichen werden.
- (40) Ausgehend von der ausführlichen Analyse durch das Leistungsüberprüfungsgremium ist die Kommission der Auffassung, dass die von Polen im Leistungsplanentwurf dargelegten einschlägigen Maßnahmen tatsächlich erforderlich sind, um die lokalen Kapazitätsziele zu erreichen. Darüber hinaus kann aufgrund der Bewertung durch das Leistungsüberprüfungsgremium der Schluss gezogen werden, dass die zusätzlichen Kosten dieser Maßnahmen höher sind als die in Erwägungsgrund 34 genannte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit.

- (41) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 37 bis 40 gelangt die Kommission daher zu dem Schluss, dass Polen das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium erfüllt.
- (42) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen muss nicht weiter geprüft werden, ob Polen das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium erfüllt.
- (43) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 33 bis 42 sollten die im Leistungsplanentwurf Polens vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz bewertet werden.

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

- (44) In Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug im Hinblick auf Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde in Bezug auf Polen festgestellt, dass diese Ziele Anlass zu Bedenken geben.
- (45) Erstens hat die Kommission beim Vergleich des Trends der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 mit dem Trend der streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit festgestellt, dass der Trend Polens bei den an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit von + 2,2 % für die An- und Abfluggebührenzone 1 bzw. + 1,9 % für die An- und Abfluggebührenzone 2 über dem Trend Polens von – 1,7 % im RP3 bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone liegt.
- (46) Zweitens merkt die Kommission an, dass das im Entwurf enthaltene Ziel von + 2,2 % im RP3 für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für Polens An- und Abfluggebührenzone 1 den tatsächlichen Trend von – 8,9 % im RP2 bei den festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit überschreitet. Außerdem überschreitet das im Entwurf enthaltene Ziel von + 1,9 % im RP3 für den Trend der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit für Polens An- und Abfluggebührenzone 2 den tatsächlichen Trend von – 2,6 % im RP2 bei den festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit.
- (47) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Polen im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug für den RP3 vor dem Hintergrund der Feststellungen in den Erwägungsgründen 45 und 46 näher begründen oder nach unten korrigieren sollte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (48) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 9 bis 47 dargelegten Bewertung gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Leistungsziele, die in dem von Polen vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.
- (49) 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.
- (50) 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 Polen 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 Polen gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Polen 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**

| Polen | Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D) | | | | |
|---|--|------|------|------|----------|
| Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten | Sicherheitsmanagementziel | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A. | Sicherheitspolitik und -ziele | C | C | C | C |
| | Management von Sicherheitsrisiken | C | C | C | D |
| | Gewährleistung der Sicherheit | C | C | C | C |
| | Förderung der Sicherheit | C | C | C | C |
| | Sicherheitskultur | C | C | C | C |

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

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Im Entwurf Polens enthaltene streckenbezogene Umweltziele , ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |
| Referenzwerte für Polen | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % | 1,65 % |

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

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Im Entwurf Polens enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| Referenzwerte für Polen | 0,07 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

| Streckengebührenzone Polen | 2014 Basis- wert | 2019 Basis- wert | 2020- 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug , ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017) | 169,6 PLN | 174,8 PLN | 320,1 PLN | 200,2 PLN | 172,0 PLN | 163,2 PLN |
| | 39,85 EUR | 41,07 EUR | 75,24 EUR | 47,05 EUR | 40,42 EUR | 38,35 EUR |