

**BESCHLUSS (EU) 2022/2255 DER KOMMISSION****vom 24. Oktober 2022**

**über die Einleitung der eingehenden Prüfung bestimmter Leistungsziele, die in dem von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den dritten Bezugszeitraum enthalten sind**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 7438)*

**(Nur der deutsche, der französische und der niederländische 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,

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 und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 15 Absätze 1 und 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN**

- (1) Gemäß Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sind 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.
- (2) Ursprünglich wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum (RP3) mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission <sup>(3)</sup> festgelegt. Da diese unionsweit geltenden Leistungsziele und die anschließend im Oktober 2019 von den Mitgliedstaaten für den RP3 vorgelegten Leistungsplanentwürfe vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie im März 2020 erstellt wurden, konnten sie dem erheblichen Rückgang des Flugverkehrs aufgrund der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen Maßnahmen nicht Rechnung tragen.

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

<sup>(2)</sup> ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1.

<sup>(3)</sup> 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).

- (3) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission <sup>(4)</sup> Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 abweichen. Die Kommission hat am 2. Juni 2021 den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 <sup>(5)</sup> zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für den RP3 erlassen. Auf dieser Grundlage legten die Mitgliedstaaten der Kommission im Oktober 2021 Leistungsplanentwürfe mit überarbeiteten lokalen Leistungszielen für den RP3 vor.
- (4) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 der Kommission <sup>(6)</sup> bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, wurde an Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Rumänien, Schweden und Zypern gerichtet.
- (5) In Bezug auf den von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke erstellten Leistungsplanentwurf für den RP3 (im Folgenden „FABEC-Leistungsplanentwurf“) stellte die Kommission fest, dass die Kosteneffizienzziele für den Streckenflug in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar sind, und gab Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele ab.
- (6) Als Reaktion auf den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, der am 24. Februar 2022 begann, hat die Union restriktive Maßnahmen verhängt, 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 restriktiven Maßnahmen und die von Russland ergriffenen Gegenmaßnahmen haben zu Veränderungen des Flugverkehrs im europäischen Luftraum geführt. Einige Mitgliedstaaten sind von einer erheblichen Verringerung der Zahl der Überflüge in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum stark betroffen. Auf Unionsebene waren die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Zahl der Flüge jedoch begrenzt und nicht vergleichbar mit dem drastischen Rückgang des Flugverkehrs in ganz Europa infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie.
- (7) Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande haben am 13. Juli 2022 einen überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für den RP3 zur Bewertung durch die Kommission vorgelegt.
- (8) 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 des überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurfs vorgelegt.
- (9) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen 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 ihre Bewertung ergänzt, indem sie die in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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 (ABl. L 135 vom 12.5.2022, S. 4).

- (10) In der im Juni 2022 veröffentlichten „STRATFOR Base“-Verkehrsprognose von Eurocontrol werden die in Erwägungsgrund 6 genannten veränderten Umstände berücksichtigt. Auf der Grundlage dieser Prognose stellt die Kommission fest, dass sich für Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande die Flugverkehrsströme im RP3 infolge des russischen Krieges in der Ukraine nicht erheblich verändern dürften. Daher wirken sich diese veränderten Umstände nicht unmittelbar auf die im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele oder die Bewertung dieser Ziele im Hinblick auf ihre Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen aus.

#### GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG EINER EINGEHENDEN PRÜFUNG

##### Fragwürdige Leistungsziele

- (11) Die nachstehende Tabelle zeigt die ursprünglichen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg im RP3, die in dem 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten waren, und die entsprechenden überarbeiteten Leistungsziele, die in dem im Juli 2022 vorgelegten überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten sind.

Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
<i>Ursprüngliche Kosteneffizienzziele für den Streckenflug (die im 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten sind), ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)</i>	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
<b>Überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug (die im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten sind), ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)</b>	<b>81,78 EUR</b>	<b>83,26 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>104,47 EUR</b>	<b>94,18 EUR</b>	<b>89,87 EUR</b>

- (12) Die Kommission stellt fest, dass die Leistungsziele für die Kalenderjahre 2022, 2023 und 2024 nach unten korrigiert wurden, während der Basiswert für 2014 nach oben korrigiert wurde. Darüber hinaus wurde in Bezug auf den Basiswert für 2019 eine geringfügige technische Anpassung vorgenommen, die für die Bewertung der Leistungsziele jedoch nicht von Bedeutung ist.
- (13) Belgien und Luxemburg haben die vorgeschlagene Anpassung des Basiswerts für 2014 hauptsächlich mit den im RP3 vorgenommenen Änderungen der Methode für die Kostenzuweisung zwischen Streckendiensten und an- und abflugbezogenen Diensten begründet. Eine ähnliche Anpassung wurde in Bezug auf den Basiswert für 2019 vorgenommen und war bereits in dem 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten.
- (14) Die Kommission stellt fest, dass die Überarbeitung der Kosteneffizienzziele für den Zeitraum 2022 bis 2024 zu einer Verringerung der festgestellten Kosten je Leistungseinheit von insgesamt – 11,6 % über diese drei Kalenderjahre und von – 8,2 % über den gesamten RP3 führt. Diese Verringerungen der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ergeben sich sowohl aus den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf verwendeten aktualisierten Verkehrsannahmen als auch aus der Abwärtskorrektur der in realen Preisen von 2017 ausgedrückten festgestellten Kosten.
- (15) Die Änderungen in der Verkehrsprognose für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Kommission stellt fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf verwendete Verkehrsprognose auf der im Juni 2022 veröffentlichten „STRATFOR Base“-Verkehrsprognose von Eurocontrol beruht.

<b>Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Ursprüngliche Verkehrsprognose (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten</i>	2 066	2 226	2 387
<b>Aktualisierte Verkehrsprognose (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten</b>	<b>2 108</b>	<b>2 445</b>	<b>2 542</b>
<b>Differenz</b>	<b>+ 2,0 %</b>	<b>+ 9,8 %</b>	<b>+ 6,5 %</b>

- (16) Die überarbeiteten festgestellten Kosten für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 zu realen Preisen von 2017 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Ursprüngliche festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2017 (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	234 Mio. EUR	242 Mio. EUR	248 Mio. EUR
<b>Überarbeitete festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2017 (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)</b>	<b>220 Mio. EUR</b>	<b>230 Mio. EUR</b>	<b>228 Mio. EUR</b>
<b>Differenz</b>	<b>- 5,9 %</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>- 7,8 %</b>

- (17) Die Kommission stellt fest, dass die zur Festsetzung der festgestellten Kosten zugrunde gelegten Inflationsannahmen, wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt, deutlich nach oben korrigiert wurden.

<b>Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Ursprünglicher Inflationsindex mit prognostizierter jährlicher Änderung der Inflation in Klammern (Daten aus dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
<b>Überarbeiteter Inflationsindex mit prognostizierter jährlicher Änderung der Inflation in Klammern (Daten aus dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf)</b>	<b>115,6 (7,8 %)</b>	<b>119,6 (3,4 %)</b>	<b>121,8 (1,9 %)</b>

- (18) Aufgrund der Aktualisierung der Inflationsprognose bleiben die überarbeiteten nominalen festgestellten Kosten für die Kalenderjahre 2022 bis 2024, wie nachstehend dargestellt, weitgehend unverändert und erhöhen sich im Kalenderjahr 2023 sogar um + 2,9 %, obwohl sie, wie in Erwägungsgrund 16 dargelegt, real niedriger sind.

<b>Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Ursprüngliche festgestellte Kosten — nominal (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	250 Mio. EUR	262 Mio. EUR	273 Mio. EUR
<b>Überarbeitete festgestellte Kosten — nominal (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)</b>	<b>250 Mio. EUR</b>	<b>269 Mio. EUR</b>	<b>272 Mio. EUR</b>
<b>Differenz</b>	<b>+ 0,1 %</b>	<b>+ 2,9 %</b>	<b>- 0,3 %</b>

- (19) Die Kommission weist ferner darauf hin, dass die festgestellten Kosten für 2024 eine einmalige Verringerung in Höhe von nominal etwa 8,3 Mio. EUR umfassen.

- (20) Die Kommission stellt fest, dass drei Flugsicherungsorganisationen, nämlich skeyes, MUAC und ANA Luxembourg, in den Anwendungsbereich der Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg fallen. Bezüglich der Kosten für die Erbringung von Diensten in der Gebührenzone entfallen 62 % der festgestellten Kosten des Jahres 2024 auf skeyes, während 35 % der Kostenbasis für dasselbe Jahr dem MUAC zuzurechnen sind. Lediglich 3 % der Gesamtkosten für die Erbringung von Diensten in der Gebührenzone werden ANA Luxembourg zugerechnet, wobei diese Kosten ausschließlich für die Erbringung von Anflughdiensten im Luftraum um den Flughafen Luxemburg anfallen.

### **Feststellungen**

- (21) Die Kommission hat die Kohärenz der für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele anhand der Kriterien in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.
- (22) 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 bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von + 1,9 % im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt. Die Kommission stellt fest, dass dies eine Verbesserung gegenüber dem Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit von + 5,7 % darstellt, der auf der Grundlage des 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurfs berechnet wurde.
- (23) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 1,1 % im zweiten Bezugszeitraum (RP2) und im RP3 der langfristige Trend hinter dem langfristigen Trend für die gesamte Union (- 1,3 %) im gleichen Zeitraum zurückbleibt. Die Kommission stellt fest, dass dies eine Verbesserung gegenüber dem langfristigen Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit von + 4,0 % darstellt, der auf der Grundlage des 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurfs berechnet wurde. Wie in Erwägungsgrund 13 dargelegt, ist diese Verbesserung zum Teil auf die Anpassung des Basiswerts für 2014 für die Gebührenzone zurückzuführen.
- (24) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert von 83,26 EUR für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von Belgien und Luxemburg im Jahr 2017 um 13,2 % über dem durchschnittlichen Basiswert für 2017 von 73,53 EUR 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 29,8 % über dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen.
- (25) Des Weiteren muss geprüft werden, ob die in den Erwägungsgründen 22 bis 24 festgestellten Abweichungen von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien nach Nummer 1.4 Buchstabe d dieses Anhangs für notwendig und verhältnismäßig erachtet werden können, d. h. die festgestellten Abweichungen vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit bzw. vom unionsweiten Langzeittrend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit müssen ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten zurückzuführen sein, 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.
- (26) Die Kommission weist darauf hin, dass die vom Leistungsüberprüfungsgremium geschätzte Differenz zwischen den im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf von Belgien und Luxemburg 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 8,2 Mio. EUR liegt, während die entsprechende geschätzte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei etwa 43,7 Mio. EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) liegt.
- (27) Ähnlich wie im 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf machen Belgien und Luxemburg weiterhin geltend, dass die Komplexität des Luftraums eine der Hauptursachen für die Abweichung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs von den unionsweiten Trends der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ist. Im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf wird weiterhin hervorgehoben, dass die Komplexität des belgisch-luxemburgischen Luftraums einen Faktor darstellt, der die relative Arbeitsbelastung der Fluglotsen erhöht und sich daher negativ auf deren Produktivität sowie die streckenbezogene Kostenbasis auswirkt.

- (28) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Belgien und Luxemburg im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf nicht nachgewiesen haben, dass die Komplexität der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gebührenzone im Vergleich zum RP2 zugenommen habe oder dass im RP3 aufgrund einer Änderung der Komplexität des Flugbetriebs zusätzliche Kosten entstanden seien.
- (29) 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 Belgien und Luxemburg im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf auf festgestellte Zusatzkosten verweisen, die den Streckenflugsicherungsorganisationen skeyes und MUAC im Verlauf des RP3 im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung entstanden sind.
- (30) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf sieben kapazitätsbezogene Maßnahmen für skeyes und MUAC als Begründung für die festgestellte Abweichung von den unionsweiten Kosteneffizienztrends angeführt werden. Vier dieser Maßnahmen wurden bereits in dem 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf aufgeführt, drei weitere Maßnahmen, die sich speziell auf das MUAC beziehen, wurden zusätzlich aufgenommen.
- (31) In Bezug auf skeyes werden im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Kapazität von Fluglotsen dargelegt, um dem zunehmenden Alter der Fluglotsenbelegschaft und der daraus resultierenden hohen Zahl von Pensionierungen im RP3 und im vierten Bezugszeitraum (RP4) Rechnung zu tragen.
- (32) Diese Maßnahmen umfassen insbesondere die Einstellung und Ausbildung neuer Fluglotsen, um die durch anstehende Pensionierungen frei werdenden Stellen zu besetzen, sowie einen aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderlichen Kapazitätsausbau. Darüber hinaus wird dargelegt, dass skeyes erhebliche Kosten im Zusammenhang mit dem Vorruhestandsprogramm DISPO entstehen, gemäß dem Fluglotsen im Einklang mit dem belgischen Recht <sup>(7)</sup> fünf Jahre vor Erreichen des Rentenalters aus dem Dienst entlassen werden müssen. In diesen fünf Jahren haben Sie Anrecht auf Vorruhestand und erhalten eine Vergütung von 75 % bis 85 % ihres letzten Gehalts. Nach den im Leistungsplanentwurf bereitgestellten Informationen werden Fluglotsen in Belgien derzeit mit 56 Jahren in den Vorruhestand versetzt; diese Altersgrenze soll 2025 auf 57 Jahre angehoben werden. Die Kommission stellt fest, dass Belgien keine Abhilfemaßnahmen vorgelegt hat, um die erheblichen und zunehmenden finanziellen Auswirkungen des DISPO-Vorruhestandsprogramms auf die Kostenbasis für den RP3 zu begrenzen.
- (33) Die Kommission stellt ferner fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf vorgelegten Gesamtkosten in Bezug auf die in den Erwägungsgründen 31 und 32 dargelegten Maßnahmen für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 neu bewertet wurden, was zu einem Anstieg um 22,4 % im Jahr 2022, um 49,0 % im Jahr 2023 und um 36,8 % im Jahr 2024 führt.
- (34) Außerdem wird im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf darauf hingewiesen, dass skeyes zusätzliche Kosten entstehen werden, da die Organisation beabsichtigt, sein System für das Flugverkehrsmanagement („Air Traffic Management“, im Folgenden „ATM“) durch ein einheitliches, integriertes und harmonisiertes Luftraummanagementsystem zu ersetzen, das gemeinsam mit dem MUAC und dem belgischen Militär genutzt werden soll. Mit diesem System soll die Integration von zivilen und militärischen ATM-Diensten unterstützt und die Kapazität und operative Effizienz optimiert werden. Die Kommission stellt fest, dass die Kosten im Zusammenhang mit dieser Maßnahme schätzungsweise niedriger ausfallen als im 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf angegeben, nämlich um – 9,5 % im Jahr 2023 und um – 11,9 % im Jahr 2024.
- (35) In Bezug auf das MUAC legen Belgien und Luxemburg ähnlich wie im 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf dar, dass der 2019 geschlossene Tarifvertrag eine Maßnahme zur Erreichung der Kapazitätsziele darstellt, da er im Wesentlichen darauf abzielt, die Verfügbarkeit von Fluglotsen zu erhöhen, um der Verkehrsnachfrage gerecht zu werden. 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. Die Kommission stellt fest, dass die im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf vorgelegten Kosten in Bezug auf diese Maßnahme für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 neu bewertet wurden, was zu einem Anstieg um 7,4 % im Jahr 2022, um 9,0 % im Jahr 2023 und um 9,2 % im Jahr 2024 führt.
- (36) Angesichts des Umfangs der in den Erwägungsgründen 33, 34 und 35 genannten Kostenänderungen ist die Kommission der Auffassung, dass Belgien und Luxemburg die Annahmen, die der Berechnung dieser Kosten zugrunde liegen, näher erläutern und präzisieren sollten.

(7) Königlicher Erlass vom 23. April 2017.

- (37) Im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf wird bekräftigt, dass zur Erreichung der Kapazitätsziele durch das MUAC ein verbessertes nachbetriebliches Analyseverfahren, die dazugehörigen Instrumente und „Business Intelligence“-Systeme erforderlich sind, die eine weitere Optimierung der Planung des täglichen Betriebs ermöglichen. Belgien und Luxemburg weisen darauf hin, dass mit diesem als „PABI-Projekt“ bezeichneten Maßnahmenpaket eine „geringfügige zusätzliche Kapazität“ bereitgestellt und einige ATFM-Verspätungen verringert werden sollen, indem unnötige Betriebsbeschränkungen für Luftraumnutzer (eine sogenannte Überregulierung) vermieden werden. Die voraussichtlichen Kosten dieses Projekts bleiben gegenüber dem 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf unverändert. Die Kommission ist der Auffassung, dass der Beitrag der PABI-Initiative zur Erreichung lokaler Kapazitätsziele weiter belegt werden sollte, um zu bewerten, ob die durch die damit verbundenen zusätzlichen Kosten verursachte Abweichung von den unionsweiten Kosteneffizienztrends als notwendig und verhältnismäßig erachtet werden kann.
- (38) Darüber hinaus enthält der überarbeitete Leistungsplanentwurf drei zusätzliche Maßnahmen des MUAC, die nach Ansicht Belgiens und Luxemburgs zusätzliche Kosten für die Erreichung der Kapazitätsziele verursachen werden. Diese Maßnahmen umfassen die Grundausbildung von Fluglotsen, die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen für den Brüsseler Sektor des MUAC und ein neues Personalplanungssystem.
- (39) Aus der Bewertung durch das Leistungsüberprüfungsgremium geht hervor, dass die von Belgien und Luxemburg vorgelegten zusätzlichen Gesamtkosten für die in den Erwägungsgründen 30 bis 38 genannten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung deutlich geringer sind als die in den Erwägungsgründen 23 und 26 festgestellte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit. Selbst wenn davon ausgegangen werden sollte, dass alle diese Maßnahmen im Hinblick auf die Erreichung der lokalen Kapazitätsziele notwendig und verhältnismäßig sind, ist festzuhalten, dass die Abweichung vom langfristigen Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit die mit diesen Maßnahmen verbundenen zusätzlichen Kosten in finanzieller Hinsicht übersteigt. Diese Abweichung ist daher nicht ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind.
- (40) Daher wird das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium von Belgien und Luxemburg nicht erfüllt.
- (41) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass der von Belgien und Luxemburg vorgelegte überarbeitete 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.

#### SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (42) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11 bis 41 ist die Kommission in dieser Phase der Bewertung des überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurfs der Auffassung, dass weiterhin Zweifel an der Kohärenz der für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele bestehen.
- (43) Dementsprechend stellt die Kommission fest, dass die Empfehlungen in Artikel 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/728 in Bezug auf diese Leistungsziele im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf nicht angemessen berücksichtigt wurden.
- (44) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die überarbeiteten Kosteneffizienz-Leistungsziele, die für die belgisch-luxemburgische Gebührenzone vorgeschlagen wurden, weder mit dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3 noch mit dem langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im Einklang stehen. Die Kommission stellt ferner fest, dass die festgestellten Kosten für die Gebührenzone nicht in ausreichendem Maße gesenkt wurden, um Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen zu gewährleisten.
- (45) Darüber hinaus ist die Kommission nach Prüfung der im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Elemente und Begründungen nicht zu dem Schluss gelangt, dass die erhebliche Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche Kosten zurückzuführen ist, die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlich sind.
- (46) Zudem stellt die Kommission fest, dass der überarbeitete FABEC-Leistungsplanentwurf keine größeren strukturellen Maßnahmen enthält, die die geplanten Kostensteigerungen im RP3 abschwächen und mittel- und langfristig zur Kosteneffizienz beitragen würden.

- (47) Die Kommission hat daher beschlossen, die eingehende Prüfung nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Bezug auf die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg einzuleiten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die folgenden, für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele, die in dem von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegten überarbeiteten Entwurf des Leistungsplans für den RP3 enthalten sind, geben Anlass zu Zweifeln an ihrer Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen:

#### WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

##### Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebühren-zone Belgien-Luxemburg	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Im überarbeiteten Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug</b> , ausgedrückt als streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	<b>81,78 EUR</b>	<b>83,26 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>104,47 EUR</b>	<b>94,18 EUR</b>	<b>89,87 EUR</b>

#### Artikel 2

(1) Eine eingehende Prüfung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 wird in Bezug auf die in Artikel 1 genannten Kosteneffizienzziele eingeleitet.

(2) Zur Unterstützung der weiteren Bewertung der in Artikel 1 genannten Leistungsziele übermitteln Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande auf Anfrage der Kommission relevante zusätzliche Daten und Informationen zu den im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Elementen.

#### Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik, das Großherzogtum Luxemburg und das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 24. Oktober 2022

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



## ANHANG

**NICHT ERSCHÖPFENDE LISTE VON ELEMENTEN ZUR WEITEREN ANALYSE IN BEZUG AUF DIE  
KOSTENEFFIZIENZZIELE FÜR DIE STRECKENGEBÜHRENZONE BELGIEN-LUXEMBURG**

- (1) Maßnahmen, die von Belgien und Luxemburg zur Rechtfertigung der festgestellten Abweichungen von den unionsweiten Kosteneffizienztrends für die Erreichung der Kapazitätsziele angeführt und mit Zusatzkosten begründet werden;
  - (2) Komplexität der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gebührenzone und ihre Entwicklung im Laufe der Zeit;
  - (3) Detaillierte Annahmen und Parameter, die den festgestellten Kosten von skeyes und MUAC zugrunde liegen, für jedes Jahr des RP3, aufgeschlüsselt nach Kostenkategorien und Dienste;
  - (4) In der Gebührenzone tatsächlich erfasste und prognostizierte Dienstleistungen, aufgeschlüsselt nach Flugsicherungsorganisationen;
  - (5) Verteilung der MUAC-Kosten und der Dienstleistungen zwischen dem Brüsseler Sektor und den anderen Sektoren im Zuständigkeitsbereich des MUAC;
  - (6) Kapazitätsplanung von skeyes und MUAC, auch in Bezug auf die geplante Anzahl von Fluglotsen, Fluglotsenschulungen und geplante Investitionen in Anlagevermögen;
  - (7) Kostenzuweisung zwischen Streckendiensten und An- und Abflugdiensten sowie zwischen Diensten im Anwendungsbereich des Leistungsplans und andere Dienste;
  - (8) Vorruhestandsprogramm DISPO für Fluglotsen in Belgien;
  - (9) Grenzübergreifende Dienstleistungsvereinbarungen mit Nachbarländern und deren operative und finanzielle Auswirkungen;
  - (10) Kosten, die den Luftraumnutzern im RP2 für verschobene oder verzögerte Investitionen in Anlagevermögen in Rechnung gestellt wurden.
-