

BESCHLÜSSE

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)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission ⁽²⁾ enthält detaillierte Vorschriften und Verfahren für die Umsetzung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung und legt hierfür als dritten Bezugszeitraum (RP3) die Kalenderjahre 2020 bis einschließlich 2024 fest.
- (2) Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie hat aufgrund der von den Mitgliedstaaten zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen Maßnahmen seit dem ersten Quartal des Kalenderjahres 2020 zu einem erheblichen Rückgang des Luftverkehrs geführt. Auch wenn der Luftverkehr weiterhin von der COVID-19-Krise stark in Mitleidenschaft gezogen wird, dürfte sich der Sektor im Laufe des RP3 allmählich erholen. Wie schnell und wie tiefgreifend der Sektor sich erholen wird, ist allerdings noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und hängt von der Entwicklung des Pandemiegesehens und der wirtschaftlichen Lage in der Union und der übrigen Welt ab.
- (3) Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission ⁽³⁾ wurden unionsweit geltende Leistungsziele für den RP3 festgelegt. Da die unionsweit geltenden Leistungsziele und die anschließend von den Mitgliedstaaten angenommenen Leistungsplanentwürfe vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie erstellt wurden, konnten sie den daraufhin erheblich veränderten Umständen im Luftverkehr nicht Rechnung tragen.
- (4) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission ⁽⁴⁾ Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 abweichen.
- (5) Nach Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 muss die Kommission bis zum 1. Mai 2021 überarbeitete unionsweit geltende Leistungsziele für den RP3 festlegen. Nach Artikel 9 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ist die Kommission verpflichtet, zusammen mit den für die gesamte Union geltenden Leistungszielen folgende Werte zu überprüfen: den unionsweit geltenden „Basiswert für festgestellte Kosten“, den unionsweit geltenden „Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit“, Warnschwellen, bei deren Überschreitung die Mitgliedstaaten eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen können, sowie Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld.
- (6) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3 wurden anhand der Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA“) und der nationalen Aufsichtsbehörden sowie unter Berücksichtigung der Konsultationen der Beteiligten überarbeitet und in diesem Beschluss festgelegt.

⁽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⁾ 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).

- (7) Diese überarbeiteten und in diesem Beschluss festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3 beruhen auf Daten, die für die Mitgliedstaaten, Norwegen und die Schweiz erhoben wurden.
- (8) Für die diesem Beschluss zugrunde liegenden Annahmen über das Verkehrsaufkommen wurden Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) und Dienststeinheiten auf der Grundlage der Eurocontrol-STATFOR-Verkehrsprognose vom 4. November 2020 herangezogen. Aufgrund einer veränderten Terminologie des STATFOR-Dienstes gilt das mittlere Szenario oder „Szenario 2“ als „STATFOR-Base“-Prognose im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317. Diesen Strecken-Verkehrsprognosen zufolge ist im Jahr 2020 mit 4 455 611 IRF-Bewegungen und 52 594 913 Dienststeinheiten, im Jahr 2021 mit 5 153 494 IFR-Bewegungen und 57 373 113 Dienststeinheiten, im Jahr 2022 mit 7 303 402 IFR-Bewegungen und 86 656 273 Dienststeinheiten, im Jahr 2023 mit 8 326 704 IFR-Bewegungen und 101 925 348 Dienststeinheiten und im Jahr 2024 mit 9 326 147 IFR-Bewegungen und 116 358 421 Dienststeinheiten zu rechnen.
- (9) Bei der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele sollten wirtschaftliche, sicherheitstechnische, ökologische und betriebliche Erwägungen sowie Interdependenzen oder Kompromisse zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen berücksichtigt werden. Schließlich sollten die Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kosteneffizienz und Kapazität das Verhältnis zwischen den Kosten für die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten und die sich hieraus ergebenden Verbesserungen zum Ausdruck bringen. Bei den Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt sollte berücksichtigt werden, dass betriebliche Maßnahmen des Flugverkehrsmanagements („air traffic management“, im Folgenden „ATM“) zur Minimierung des Kraftstoffverbrauchs und damit zur Emissionsverringerung in der Praxis nicht immer umgesetzt werden können. Gründe hierfür sind betriebliche Einschränkungen, insbesondere im Zusammenhang mit der sicherheitsbedingten Staffelnung von Luftfahrzeugen, und die Verfügbarkeit von ATM-Kapazitäten. Die Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit schließlich sollten der Tatsache Rechnung tragen, dass die sichere Erbringung von Flugsicherungsdiensten ein übergeordnetes Ziel ist und dass die Sicherheit in vollem Umfang in die Geschäftsplanung der Flugsicherungsorganisationen eingebunden werden sollte.
- (10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurden im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 die unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3 in Bezug auf das Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements festgelegt, das von Flugsicherungsorganisationen im letzten Jahr des RP3 (also 2024) erreicht werden muss. Diese Ziele sollten beibehalten werden. Der durch die COVID-19-Krise verursachte drastische Rückgang des Luftverkehrs sowie die daraus resultierende erhebliche kurzfristige Volatilität der Anzahl der Flüge sollten nicht zu einer Verschlechterung der Sicherheitsleistung führen. Die Effektivität des Sicherheitsmanagements der Flugsicherungsorganisationen sollte wie geplant während des RP3 weiter verbessert werden.
- (11) Die überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3 in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt und Kapazität sollten zukunftsorientiert sein und den verbleibenden Teil des Bezugszeitraums, einschließlich des Kalenderjahrs 2021, abdecken.
- (12) Für das Kalenderjahr 2020 wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt und Kapazität im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegt. Diese Ziele sollten nicht überarbeitet und nicht in den vorliegenden Beschluss aufgenommen werden, da der Zeitraum ihrer Anwendung abgelaufen ist und sie damit als endgültig umgesetzt gelten, sodass sie nicht mehr rückwirkend angepasst werden können.
- (13) Bei der Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt für die verbleibenden Jahre des RP3, die als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs angegeben werden, sollten das im zweiten Bezugszeitraum und im Kalenderjahr 2020 erreichte Leistungsniveau sowie die zur Optimierung des ATM-Betriebs ergriffenen Maßnahmen berücksichtigt werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen der COVID-19-Krise im Hinblick auf die horizontale Flugeffizienz gewidmet werden.
- (14) Die Daten über die tatsächliche Betriebsleistung der Flugsicherungsorganisationen im Jahr 2019 belegen auf Unionsebene eine statistisch signifikante Korrelation zwischen den Kapazitätsengpässen einiger Flugsicherungsorganisationen und der Verlängerung von Flugstrecken. So kam es in den Kalendermonaten, in denen ein hohes Maß an Verspätungen bei der Verkehrsflussregelung (ATFM) zu verzeichnen war, zu tatsächlich längeren Flugstrecken, während sich die horizontale Flugeffizienz in den Kalendermonaten mit geringeren ATFM-Verspätungen deutlich verbesserte. Dies lässt sich auch für das Jahr 2020 beobachten, in dem eine horizontale Flugeffizienz von 2,51 % für das gesamte Jahr und von 2,13 % für den Zeitraum von März bis Dezember (also nach Ausbruch der COVID-19-Pandemie) zu verzeichnen war.

- (15) Die COVID-19-Krise sollte nicht dazu führen, dass strukturelle Verbesserungen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, zu denen insbesondere die abschließende Umsetzung des Luftraums mit freier Streckenführung gehören dürfte, langsamer umgesetzt werden. In Verbindung mit der schrittweisen Umsetzung der grenzüberschreitenden freien Streckenführung sollte dies durch die direktere Streckenführung die Anzahl der geflogenen nautischen Meilen und damit die vom Luftverkehr verursachten Emissionen senken, wodurch die nachhaltige Verringerung der CO₂-Intensität des Luftverkehrs unterstützt werden dürfte. Angesichts des für den RP3 erwarteten geringeren Verkehrsaufkommens, das zusätzliche Verbesserungen der Flugeffizienz ermöglichen dürfte, sollten die unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt für die Jahre 2021 und 2022 überarbeitet werden, um die Auswirkungen des Flugverkehrsmanagements auf die Umweltbilanz weiter zu verringern. Die Ziele für 2023 und 2024 sollten jedoch beibehalten werden, da davon auszugehen ist, dass sich der Luftverkehr gegen Ende des RP3 wieder erholen und die horizontale Flugeffizienz von Elementen zum Tragen kommen wird, die nicht in der Hand der Flugsicherungsorganisationen liegen, wie beispielsweise die Flugplanung und betriebliche Entscheidungen der Luftraumnutzer.
- (16) Bei der Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, gemessen als durchschnittliche, auf Flugsicherungsdienste zurückzuführende ATFM-Verspätungen im Streckenflug je Flug, sollten das im zweiten Bezugszeitraum und im Jahr 2020 erreichte Leistungsniveau berücksichtigt werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen der COVID-19-Krise im Hinblick auf die ATFM-Verspätungen im Streckenflug gewidmet werden.
- (17) In den Jahren vor dem RP3 waren vor dem Hintergrund eines starken und kontinuierlichen Anstiegs des Verkehrsaufkommens in vielen Mitgliedstaaten strukturelle Kapazitäts- und Personalprobleme für das hohe Maß an ATFM-Verspätungen verantwortlich. Die tatsächliche ATFM-Verspätung je Flug belief sich im Kalenderjahr 2020 auf 0,35 Minuten je Flug, während die entsprechende ATFM-Verspätung im Jahr 2019 je Flug 1,67 Minuten erreichte.
- (18) Angesichts des erheblichen Verkehrsrückgangs sollten sich die Flugsicherungsorganisationen zum Ziel setzen, die ATFM-Verspätungen im Jahr 2021 auf einem Niveau zu halten, das den tatsächlichen Wert von 2020 nicht übersteigt. Für die drei kommenden Jahre des RP3, in denen das Verkehrsaufkommen allmählich wieder das Vorkrisenniveau erlangen wird, sollten die unionsweit geltenden Kapazitätsziele unter Berücksichtigung der systemweit optimalen durchschnittlichen ATFM-Verspätung je Flug festgelegt werden. Darüber hinaus darf davon ausgegangen werden, dass die Flugsicherungsorganisationen über den gesamten RP3-Zeitraum hinweg über ausreichende Kapazitäten zur Deckung der Verkehrsnachfrage verfügen und gleichzeitig kapazitätsbezogene strukturelle Probleme angehen, um für eine höhere Verkehrsnachfrage über den RP3 hinaus gewappnet zu sein.
- (19) Für die Kalenderjahre 2020 und 2021 sieht die Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 vor, dass abweichend von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317, in der jährliche Zielwerte vorgeschrieben sind, die unionsweit geltenden Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als Prozentsatz, unter Berücksichtigung der jährlichen Veränderung der durchschnittlichen unionsweit „festgestellten Kosten je Leistungseinheit“ (DUC) für Streckenflugsicherungsdienste überarbeitet werden, wobei diese Jahre als ein einziger Zeitraum gelten.
- (20) Bei der Überarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele für den Bereich der Kosteneffizienz sollten die von den Flugsicherungsorganisationen und Mitgliedstaaten in vorangegangenen Bezugszeiträumen tatsächlich erzielte Leistung (wie beispielsweise die tatsächlich entstandenen Kosten) und die neuesten verfügbaren Daten für das Kalenderjahr 2020 berücksichtigt werden.
- (21) Die im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 genannten unionsweiten Basiswerte für den RP3 wurden auf der Grundlage von Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen festgelegt, da zu den tatsächlichen Werten für das Kalenderjahr 2019 keine Daten vorlagen. Daher sollten diese Basiswerte überarbeitet werden, um die für 2019 auf Unionsebene erfassten tatsächlichen Kosten und Dienstleistungen genau widerzuspiegeln.
- (22) Die im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziele für die Kosteneffizienz für den RP3 beruhten auf der Annahme einer anhaltenden Zunahme des Verkehrsaufkommens während des gesamten Bezugszeitraums und dem damit verbundenen Anstieg der Kosten der Flugsicherungsorganisationen für die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten. Da diese Verkehrsannahmen infolge der COVID-19-Krise erheblich nach unten korrigiert wurden, sollte auch die Höhe der festgestellten Gesamtkosten als Reaktion auf diese widrigen Umstände verändert werden.
- (23) Nach den jüngsten Schätzungen der tatsächlichen Kosten für das Kalenderjahr 2020 ist auf Unionsebene ein Rückgang um 1 % gegenüber dem Stand von 2019 zu verzeichnen — bei einem gleichzeitigen Rückgang der Dienstleistungen um 58 % gegenüber dem Vorjahr. Verständlicherweise können Flugsicherungsorganisationen aufgrund ihres hohen Anteils an Fixkosten und ihrer Verpflichtung, die Verfügbarkeit von Diensten kontinuierlich aufrechtzuerhalten, ihre Kostengrundlagen nicht vollumfänglich an einen derart beispiellosen Verkehrsrückgang anpassen.
- (24) Sie sollten jedoch geeignete Maßnahmen ergreifen, um ihre Kosteneffizienz während des RP3 zu verbessern, und alle Synergien und Effizienzgewinne nutzen, die sich durch grenzüberschreitende Kooperations- und Umstrukturierungsinitiativen erzielen lassen. Dabei sollten sie strukturelle Veränderungen, einschließlich Effizienzsteigerungen durch neue, im ATM-Masterplan enthaltene technologische Lösungen, sowie die Rationalisierung redundanter Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsinfrastrukturen vorrangig verfolgen. Weitere Einsparungen sollten sich bei den Kosten für Überstunden realisieren lassen, die über den RP3 hinweg eher niedrig bleiben dürften.

- (25) Die der Kommission übermittelten zukunftsgerichteten Kostenschätzungen für den RP3 lassen darauf schließen, dass die kumulierten Kosten des RP3 die tatsächlichen Kosten des RP2 wohl um 8 % übersteigen. Bereits in der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Annahmen für die Zukunft über den tatsächlich angefallenen Kosten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten lagen. Für den RP2 wurden die Kosten um durchschnittlich 8 % zu hoch angesetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zukunftsorientierten Kostendaten für den RP3 eine ähnliche Marge enthalten und das Potenzial für zusätzliche Kosteneffizienzgewinne noch nicht berücksichtigen.
- (26) Daher kann von den Flugsicherungsorganisationen erwartet werden, dass sie ihre Kostengrundlagen in geeigneter Weise anpassen, um der geringeren Verkehrsnachfrage über den RP3 hinweg Rechnung zu tragen, weshalb die unionsweit geltenden Leistungsziele für die Kosteneffizienz für den RP3 auf der Annahme beruhen sollten, dass die unionsweit festgestellten Kosten in den kombinierten Jahren 2020 und 2021 im Durchschnitt 97 % der für das Kalenderjahr 2019 erfassten unionsweit tatsächlich entstandenen Kosten nicht übersteigen und in den Jahren 2022, 2023 und 2024 die unionsweit festgestellten Kosten 94 %, 96 % bzw. 97 % der für das Kalenderjahr 2019 erfassten unionsweit tatsächlich entstandenen Kosten nicht übersteigen.
- (27) Auf der Grundlage der vom PRB durchgeführten Analyse sollten diese unionsweit festgestellten Kosten die Flugsicherungsorganisationen in die Lage versetzen, die erforderliche Kapazität während des RP3 bereitzustellen und die Maßnahmen durchzuführen, die erforderlich sind, um dem künftigen Verkehrswachstum gerecht zu werden, wozu auch die Sicherstellung angemessener Ressourcen und die Ausbildung von Fluglotsen sowie Investitionen in moderne Technologien gehören. Darüber hinaus gestattet die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 etwaige Abweichungen von den unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kosteneffizienz, sofern diese Abweichungen durch Umstrukturierungsmaßnahmen gerechtfertigt sind und spätestens im darauffolgenden Bezugszeitraum zu einem Nettonutzen für die Luftraumnutzer führen. Daher sollten Flugsicherungsorganisationen in der Lage sein, auf die sich aus der COVID-19-Krise ergebenden Umstände zu reagieren und gleichzeitig Kapazitäten aufzubauen, um den künftigen Verkehrsbedarf zu decken und strukturelle Probleme anzugehen, die sich auf die Betriebsleistung auswirken.
- (28) Die Warnschwellen für den RP3, bei deren Überschreitung die Mitgliedstaaten eine Überarbeitung der in ihren Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen können, sollten auf dem im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegten Niveau beibehalten werden. Diese Warnschwellen werden als angemessen angesehen, da sie sich auf nachvollziehbare Schwankungen im Verkehrsaufkommen stützen, die in etwa bei der im November 2020 veröffentlichten „STATFOR-Base“-Prognose („Szenario 2“) liegen, und gleichzeitig den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, eine Überarbeitung ihrer jeweiligen lokalen Leistungspläne zu beantragen, falls sich das tatsächliche Verkehrsaufkommen eher entsprechend der „STATFOR-High“-Prognose („Szenario 1“) oder der „STATFOR-Low“-Prognose („Szenario 3“) entwickeln sollte.
- (29) Für die Bewertung der Leistungsplanentwürfe, insbesondere zum Zwecke des Vergleichs der DUC-Basiswerte der jeweiligen Gebührenzonen, werden die in Artikel 7 Buchstabe a des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/903 festgelegten Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld herangezogen. Es liegt auf der Hand, dass diese Gruppen die Lage vor Beginn des RP3 widerspiegeln und daher die Zusammensetzung dieser Gruppen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 beibehalten werden sollte.
- (30) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 sollte aufgehoben werden.
- (31) Der Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum hat keine Stellungnahme abgegeben. Da ein Durchführungsrechtsakt für notwendig befunden wurde, hat der Vorsitz dem Berufungsausschuss einen entsprechenden Entwurf zur weiteren Erörterung übermittelt. Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Berufungsausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

Für die anhand des wesentlichen Leistungsindikators nach Anhang I Abschnitt 1 Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zu messenden unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit, die bis Ende 2024 von den für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zugelassenen Flugsicherungsorganisationen zu erreichen sind, werden die folgenden Effektivitätsniveaus für das Sicherheitsmanagement festgelegt:

- a) mindestens Niveau C im Rahmen der Sicherheitsmanagementziele „Sicherheitskultur“, „Sicherheitspolitik und -ziele“, „Gewährleistung der Sicherheit“ und „Förderung der Sicherheit“,
- b) mindestens Niveau D im Rahmen des Sicherheitsmanagementziels „Management von Sicherheitsrisiken“.

Artikel 2

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

Die unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, deren Einhaltung anhand des in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 2.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten wesentlichen Leistungsindikators gemessen wird (ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs und als durchschnittliche zusätzliche Flugstrecke im Vergleich zur Großkreisenfernung), dürfen folgende Prozentsätze nicht überschreiten: 2,37 % im Jahr 2021, 2,37 % im Jahr 2022, 2,40 % im Jahr 2023 und 2,40 % im Jahr 2024.

Artikel 3

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

Für die unionsweit geltenden Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wird als wesentlicher Leistungsindikator nach Anhang I Abschnitt 1 Nummer 3.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine auf Flugsicherungsdienste zurückzuführende durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug von höchstens 0,35 Minuten pro Flug im Jahr 2021, 0,5 Minuten pro Flug im Jahr 2022, 0,5 Minuten pro Flug im Jahr 2023 und 0,5 Minuten je Flug im Jahr 2024 festgelegt.

Artikel 4

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

(1) Für die unionsweit geltenden Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wird als wesentlicher Leistungsindikator nach Anhang I Abschnitt 1 Nummer 4.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine Veränderung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste im Jahresvergleich, vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 4 und des Artikels 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 für die Kalenderjahre 2020 und 2021, wie folgt festgelegt:

- a) für die kombinierten Kalenderjahre 2020 und 2021 wird ein einheitlicher durchschnittlicher DUC nach Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 wie folgt berechnet: Veränderung von + 120,1 % gegenüber dem unionsweiten DUC-Basiswert für den DUC nach Absatz 3;
- b) für das Kalenderjahr 2022: Veränderung von – 38,5 % gegenüber dem unionsweit einheitlichen durchschnittlichen DUC der kombinierten Kalenderjahre 2020 und 2021, berechnet nach Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627;
- c) für das Kalenderjahr 2023: Veränderung von – 13,2 % gegenüber dem unionsweit durchschnittlichen DUC des Kalenderjahres 2022;
- d) für das Kalenderjahr 2024: Veränderung von – 11,5 % gegenüber dem unionsweit durchschnittlichen DUC des Kalenderjahres 2023.

(2) Der unionsweite Basiswert für die festgestellten Kosten wird auf 6 265 631 152 EUR zu Preisen von EUR2017 festgesetzt.

(3) Der unionsweite DUC-Basiswert wird auf 50,23 EUR zu Preisen von EUR2017 festgesetzt.

Artikel 5

Warnschwellen

(1) Die Mitgliedstaaten können nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen, wenn

- a) der von Eurocontrol erfasste tatsächliche Verkehr in einem bestimmten Kalenderjahr um mindestens 10 % der Flüge nach Instrumentenflugregeln von der Prognose abweicht, die dem nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 angenommenen Leistungsplan zugrunde lag;
- b) der von Eurocontrol erfasste tatsächliche Verkehr in einem bestimmten Kalenderjahr um mindestens 10 % der Dienstleistungen von der Prognose abweicht, die dem nach Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 angenommenen Leistungsplan zugrunde lag.

(2) Die Mitgliedstaaten können nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen, wenn die Veränderung der Referenzwerte infolge der saisonalen Aktualisierungen des Netzbetriebsplans (NOP) nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a und Artikel 9 Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ⁽³⁾ gegenüber den Referenzwerten aus der letzten Fassung des NOP zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans zumindest

- a) 0,05 Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug beträgt, sofern der Referenzwert, der in der letzten, zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans verfügbaren Fassung des NOP genannt wurde, unter 0,2 Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug lag, oder
- b) 0,04 Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug beträgt, zuzüglich 5 % des Referenzwerts, der in der letzten, zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans verfügbaren Fassung des NOP genannt wurde, sofern der Referenzwert bei 0,2 Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug oder darüber lag.

Artikel 6

Vergleichsgruppen

Die Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz müssen wie folgt zusammengesetzt sein:

- a) Gruppe A: die Flugsicherungsorganisationen Deutschlands, Frankreichs, Spaniens und Italiens;
- b) Gruppe B: die Flugsicherungsorganisationen Norwegens, Schwedens, Dänemarks, Finnlands und Irlands;
- c) Gruppe C: die Flugsicherungsorganisationen der Tschechischen Republik, Kroatiens, Sloweniens, Ungarns, der Slowakei, Bulgariens, Polens, Rumäniens und Portugals;
- d) Gruppe D: die Flugsicherungsorganisationen Zyperns, Maltas, Estlands, Lettlands, Litauens und Griechenlands;
- e) Gruppe E: die Flugsicherungsorganisationen Österreichs, der Schweiz, Belgiens und Luxemburgs und der Niederlande.

Artikel 7

Aufhebung

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 wird aufgehoben.

Artikel 8

Inkrafttreten

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

Brüssel, den 2. Juni 2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1).