

BESCHLUSS (EU) 2022/2421 DER KOMMISSION**vom 5. Dezember 2022****über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Griechenland vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 8733)***(Nur der griechische 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,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 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

- (1) Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblocke (FAB) Leistungspläne mit verbindlichen Leistungszielen 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 ⁽³⁾ 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.
- (3) 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. Die Kommission hat am 2. Juni 2021 den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 der Kommission ⁽⁵⁾ zur Festlegung überarbeiteter 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.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽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).

- (4) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 der Kommission ⁽⁶⁾ war an Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Rumänien, Schweden und Zypern gerichtet. In jenem Beschluss stellte die Kommission fest, dass die im Leistungsplanentwurf Griechenlands für den RP3 enthaltenen Leistungsziele für die Kosteneffizienz im Streckenflug und die Kapazität nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren, und gab Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele ab.
- (5) 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 Anzahl der Überflüge in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum stark betroffen. Unionsweit betrachtet hielten sich die Auswirkungen auf die Anzahl der Flüge jedoch in Grenzen und waren nicht vergleichbar mit dem drastischen Rückgang des Flugverkehrs in ganz Europa infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie.
- (6) Am 13. Juli 2022 legte Griechenland der Kommission einen überarbeiteten Entwurf des Leistungsplans für den RP3 (im Folgenden „überarbeiteter Leistungsplanentwurf“) vor.
- (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 des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs Griechenlands vorgelegt.
- (8) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands 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 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente überprüft hat.
- (9) In der im Juni 2022 veröffentlichten Verkehrsprognose des Eurocontrol Statistics and Forecast Service („STATFOR“) werden die veränderten Gegebenheiten für den Flugverkehr im europäischen Luftraum berücksichtigt. Auf der Grundlage dieser Prognose stellt die Kommission fest, dass im RP3 für Griechenland keine nachteiligen Auswirkungen infolge des russischen Krieges in der Ukraine auf den Verkehr zu erwarten sind.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

- (10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit hat die Kommission die Kohärenz der von Griechenland vorgelegten Ziele hinsichtlich der Effektivität des Sicherheitsmanagements der Flugsicherungsorganisationen (ANSP) nach Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

⁽⁶⁾ 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).

- (11) Griechenland hat folgende lokalen Leistungsziele für den Bereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Griechenland	Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)				
Betroffene Anbieter von Flugsicherungs-diensten	Ziel des Sicherheitsmanagements	2022	2023	2024	Unionsweit geltende Ziele (2024)
HASP	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	D	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C

- (12) Die von Griechenland für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten (im Folgenden „HASP“) vorgeschlagenen Leistungsziele für den Bereich Sicherheit entsprechen den unionsweit geltenden Leistungszielen.
- (13) Die Kommission stellt fest, dass der von Griechenland vorgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, die HASP z. B. durch die Schulung von Personal, die Meldung und Untersuchung von Ereignissen, die Durchführung von Audits des Sicherheitsmanagements, Sicherheitsuntersuchungen und Änderungsmanagement darin unterstützen, die lokalen Sicherheitsziele zu erreichen.
- (14) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 11, 12 und 13 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, d. h. 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Bereich Sicherheit als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

- (15) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von Griechenland vorgelegten Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf von Griechenland 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.
- (16) Für das Jahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 noch vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und das Ziel damit als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Ebenso wenig konnten die lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt für das Jahr 2021, die in den von den Mitgliedstaaten im Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen enthalten waren, in den überarbeiteten Leistungsplanentwürfen rückwirkend geändert werden. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Jahre 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

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

Griechenland	2022	2023	2024
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Referenzwerte	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Die Kommission stellt fest, dass die von Griechenland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten der Jahre 2022, 2023 und 2024 entsprechen.
- (19) Die Kommission stellt fest, dass Griechenland in dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltleistungsziele vorgelegt hat, die im Wesentlichen bereits bestehende rechtliche Anforderungen des Unionsrechts erfüllen und darüber hinaus einen Plan für die Umstellung auf leistungsorientierte Navigation, Verbesserungen bei Flugverkehrsstrecken und die Realisierung eines 24h-Luftraums mit freier Streckenführung enthalten.
- (20) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 17, 18 und 19 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

- (21) Die Kommission kam im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 zu dem Ergebnis, dass die in dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf von Griechenland vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren. Als Teil seines überarbeiteten Leistungsplanentwurfs hat Griechenland überarbeitete Streckenkapazitätsziele vorgeschlagen.
- (22) Für das Jahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 noch vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität 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. Ebenso wenig konnten die lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität für das Jahr 2021, die in den von den Mitgliedstaaten im Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen enthalten waren, in den überarbeiteten Leistungsplanentwürfen rückwirkend geändert werden. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Jahre 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.
- (23) Die nachstehende Tabelle zeigt die ursprünglichen Leistungsziele für die Streckenkapazität für die Gebührenzone Griechenland gemäß dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf, die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele und die entsprechenden Referenzwerte aus dem Netzbetriebsplan, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag.

Griechenland	2022	2023	2024
<i>Ursprüngliche Streckenkapazitätsziele (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug</i>	0,26	0,20	0,20
Überarbeitete Streckenkapazitätsziele (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,14	0,15	0,15
Referenzwerte	0,14	0,15	0,15

- (24) Die Kohärenz der von Griechenland vorgelegten überarbeiteten Streckenkapazitätsziele wurde nach Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet, indem diese Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten in dem am 2. Juni 2021 vorgelegten Netzbetriebsplan verglichen wurden. Die Kommission stellt fest, dass die von Griechenland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten der Jahre 2022, 2023 und 2024 entsprechen.
- (25) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Griechenland in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehört die Erhöhung der Vollzeitäquivalente von Fluglotsen bis zum Ende des RP3, die Einführung eines neuen ATM-Systems sowie die Realisierung eines 24h-Luftraums mit freier Streckenführung.
- (26) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Griechenland die Empfehlungen nach Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/728 in Bezug auf die Überarbeitung seiner Leistungsziele im Bereich Kapazität angemessen umgesetzt hat.
- (27) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 23 bis 26 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

- (28) In Bezug auf die Flughäfen, die in den Geltungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der Streckenkapazitätsziele durch eine Überprüfung der Kapazitätsziele für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b jener Durchführungsverordnung ergänzt.
- (29) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 erhob die Kommission Bedenken hinsichtlich der von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf 2021 vorgeschlagenen Kapazitätsziele für den An- und Abflug und war der Auffassung, dass Griechenland diese Ziele näher begründen oder nach unten revidieren sollte.
- (30) Die Kommission befand, dass die Ziele Griechenlands für die An- und Abflugkapazität im überarbeiteten Leistungsplanentwurf unverändert geblieben sind. Die Kommission nimmt jedoch zur Kenntnis, dass Griechenland diese Leistungsziele ordnungsgemäß begründet und belegt hat, auch indem zusätzliche Informationen zu Kapazitätssteigerungsmaßnahmen vorgelegt wurden, mit denen die Leistung bei der ATFM-Ankunftsverspätung im RP3 verbessert werden soll. Zudem hat Griechenland angegeben, dass es eine engere Zusammenarbeit mit dem Netzmanager angestoßen hat, um die ATFM-Ankunftsleistung an mehreren Flughäfen, auch am Flughafen von Athen, zu verbessern. Angesichts der von Griechenland vorgelegten Begründungen hat die Kommission keine weiteren Vorbehalte bezüglich der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Kapazitätsziele für den An- und Abflug.

Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

- (31) Die Kommission kam im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 zu dem Ergebnis, dass die in dem 2021 von Griechenland vorgelegten Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren. Als Teil seines überarbeiteten Leistungsplanentwurfs hat Griechenland überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen.
- (32) Die nachstehende Tabelle zeigt die ursprünglichen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug in der Gebührenzone Griechenland im RP3, die in dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten waren, und die entsprechenden überarbeiteten Leistungsziele, die in dem 2022 vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthalten sind.

Streckengebührenzone Griechenland	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
Ursprüngliche Kosteneffizienzziele für den Streckenflug (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR
Überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR

- (33) Die Kommission stellt fest, dass Griechenland seine lokalen Kosteneffizienzziele für die Jahre 2022, 2023 und 2024 überarbeitet hat. Dies führt im Vergleich zu dem im Jahr 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf dazu, dass über die Jahre 2022, 2023 und 2024 die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (DUC) insgesamt um 16,1 % und im RP3 insgesamt um 11,6 % niedriger angesetzt werden. Diese niedrigeren Ansätze für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit ergeben sich sowohl aus den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf für die Jahre 2022, 2023 und 2024 aktualisierten Annahmen über das Verkehrsaufkommen als auch aus der Abwärtskorrektur der in realen Preisen von 2017 ausgedrückten festgestellten Kosten für diese Jahre.
- (34) Die Kommission stellt fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf verwendete Verkehrsprognose auf der im Juni 2022 veröffentlichten „STATFOR-Base“-Verkehrsprognose von Eurocontrol beruht. Die Änderungen in der Verkehrsprognose für die Jahre 2022, 2023 und 2024 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Streckengebührenzone Griechenland	2022	2023	2024
<i>Ursprüngliche Verkehrsprognose (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten</i>	5 445	5 888	6 140
Aktualisierte Verkehrsprognose (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten	5 861	6 584	6 781
Differenz	+ 7,6 %	+ 11,8 %	+ 10,4 %

- (35) Die überarbeiteten festgestellten Kosten für die Jahre 2022, 2023 und 2024 zu realen Preisen von 2017 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Streckengebührenzone Griechenland	2022	2023	2024
<i>Ursprüngliche festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2017 (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	178 Mio. EUR	195 Mio. EUR	202 Mio. EUR
Überarbeitete festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2017 (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	163 Mio. EUR	178 Mio. EUR	190 Mio. EUR
Differenz	- 8,0 %	- 9,0 %	- 6,1 %

- (36) Der überarbeitete Leistungsplanentwurf enthält eine aktualisierte Inflationsprognose für Griechenland für die Jahre 2022, 2023 und 2024 (siehe nachstehende Tabelle).

Streckengebührenzone Griechenland	2022	2023	2024
<i>Ursprünglicher Inflationsindex mit prognostizierter jährlicher Änderung der Inflation in Klammern (Daten aus dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	102,3 (0,8 %)	103,3 (1,0 %)	104,9 (1,6 %)
Überarbeiteter Inflationsindex mit jährlicher Änderung der Inflation in Klammern (Daten aus dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	106,5 (4,5 %)	107,9 (1,3 %)	109,7 (1,6 %)

- (37) Die Kommission stellt fest, dass Griechenland trotz der höheren aktualisierten Inflationsprognose die nominalen festgestellten Kosten für die Jahre 2022, 2023 und 2024 wie folgt nach unten korrigiert hat:

Streckengebührenzone Griechenland	2022	2023	2024
<i>Ursprüngliche festgestellte Kosten — nominal (im 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf)</i>	181 Mio. EUR	200 Mio. EUR	210 Mio. EUR
Überarbeitete festgestellte Kosten — nominal (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	172 Mio. EUR	189 Mio. EUR	204 Mio. EUR
Differenz	- 4,8 %	- 5,5 %	- 2,6 %

- (38) Die Kommission hat die Kohärenz der von Griechenland vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele nach Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.
- (39) In Bezug auf Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone mit +4,8 % im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von +1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt. Die Kommission stellt allerdings fest, dass dies eine Verbesserung gegenüber dem DUC-Trend von +9,1 % darstellt, der auf der Grundlage des 2021 von Griechenland vorgelegten Leistungsplanentwurfs berechnet wurde.
- (40) In Bezug auf Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene langfristige DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone mit -1,3 % im RP2 und RP3 dem langfristigen unionsweiten Trend von -1,3 % im gleichen Zeitraum entspricht. Die Kommission stellt fest, dass dies eine Verbesserung gegenüber dem DUC-Trend von +0,5 % darstellt, der auf der Grundlage des 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurfs berechnet wurde.
- (41) Zu Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Griechenlands Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 23,20 EUR um 18,9 % niedriger ist als der durchschnittliche Basiswert von 28,59 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe.
- (42) Wie in Erwägungsgrund 40 dargelegt, führen die überarbeiteten Kosteneffizienzziele Griechenlands zu einem langfristigen DUC-Trend über den RP2 und RP3 hinweg, der im entsprechenden unionsweiten Trend liegt. Zudem liegt Griechenlands Basiswert für 2019 erheblich unter dem durchschnittlichen Wert der entsprechenden Vergleichsgruppe. Schließlich stellt die Kommission fest, dass Griechenland für den RP3 sowohl real als auch nominal die festgestellten Kosten nach unten korrigiert hat und gleichzeitig plant, auf der Grundlage der aktualisierten Verkehrsprognose für den RP3 zusätzlichen Verkehr zu bedienen. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend für den RP3 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele für die Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kosteneffizienz für Griechenland nicht ausschließt.
- (43) Die Kommission fest daher fest, dass Griechenland die Empfehlungen nach Artikel 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/728 angemessen umgesetzt hat.
- (44) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 32 bis 43 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Überprüfung der überarbeiteten Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

- (45) In Bezug auf die Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in deren Geltungsbereich fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzziele für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c jener Durchführungsverordnung ergänzt.
- (46) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 erhob die Kommission Bedenken hinsichtlich der von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf 2021 vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug und war der Auffassung, dass Griechenland diese Ziele näher begründen oder nach unten revidieren sollte. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Griechenland diese Ziele für die Jahre 2022 und 2023 nach unten und für das Jahr 2024 ohne weitere Begründung nach oben korrigiert hat.
- (47) Die Kommission stellt fest, dass Griechenlands an- und abflugbezogener DUC-Trend mit +7,7 % im RP3 nach wie vor über dem tatsächlichen an- und abflugbezogenen DUC-Trend von -3,9 % im RP2 liegt. Zudem hat sich der an- und abflugbezogene DUC-Trend im RP3 verschlechtert und liegt nunmehr über dem an- und abflugbezogenen DUC-Trend von +6,8 %, wie er in dem 2021 von Griechenland vorgelegten Leistungsplanentwurf ausgewiesen ist.

- (48) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 46 und 47 zieht daher die Kommission den Schluss, dass die von Griechenland überarbeiteten Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug nach wie vor Anlass zu Bedenken geben. Die Kommission wiederholt daher ihre Auffassung, dass Griechenland diese Ziele nach unten korrigieren oder angemessene Begründungen für diese Ziele vorlegen sollte — auch für den nochmals höheren Kostenansatz im Jahr 2024. Die Kommission fordert Griechenland auf, diesen Bedenken bei der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Rechnung zu tragen.

Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Ergänzung der Bewertung der Kapazitätsziele durch die Kommission

- (49) Nach Nummer 2.1 Buchstabe f des Anhangs IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung der Kapazitätsziele durch eine Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 jener Verordnung ergänzt. Hierzu hat die Kommission geprüft, ob die vorgeschlagenen Anreizregelungen die in Artikel 11 Absätze 1 und 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten materiellen Anforderungen erfüllen.
- (50) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass Griechenland seine Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele dahingehend überarbeiten muss, dass der maximale finanzielle Nachteil, der sich aus diesen Anreizregelungen ergibt, so hoch festgesetzt wird, dass er sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Griechenland seine Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele überarbeitet hat, indem der sich daraus ergebende maximale finanzielle Nachteil bei 2 % bzw. 1,5 % der festgestellten Kosten festgesetzt wurde. Die Überarbeitung trägt den von der Kommission im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 vorgebrachten Bedenken gebührend Rechnung. Die Kommission hat keine weiteren Anmerkungen zu den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Anreizregelungen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (51) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen hat die Kommission festgestellt, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Griechenlands enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Griechenland 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 Griechische Republik gerichtet.

Brüssel, den 5. Dezember 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Effektivität des Sicherheitsmanagements

Griechenland	Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)			
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	Ziel des Sicherheitsmanagements	2022	2023	2024
HASP	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

Griechenland	2022	2023	2024
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	1,92 %	1,92 %	1,92 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

Griechenland	2022	2023	2024
Überarbeitete Streckenkapazitätsziele, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	0,14	0,15	0,15

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ**Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste**

Streckengebührenzone Griechenland	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
Überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR