

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2023/1336 DER KOMMISSION**vom 16. Juni 2023****über die von Belgien und Luxemburg gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ergriffenen Behebungsmaßnahmen in Bezug auf bestimmte Leistungsziele des dritten Bezugszeitraums***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 3852)***(Nur 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“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 3,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 15 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

- (1) Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblocke (FAB) verbindliche Leistungsziele für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen festzulegen. Diese Leistungsziele müssen mit den von der Kommission für den betreffenden Bezugszeitraum festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen.
- (2) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission ⁽³⁾ erlassen, in der für den dritten Bezugszeitraum (RP3) von der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 abweichende Sondermaßnahmen festgelegt wurden. Vor diesem Hintergrund wurde der Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 der Kommission ⁽⁴⁾ mit überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (RP3) erlassen.
- (3) Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande hatten auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC) einen Leistungsplanentwurf für den RP3 erstellt (im Folgenden „Leistungsplanentwurf“), der der Kommission im Oktober 2021 vorgelegt wurde. Nachdem sie diesen Entwurf bewertet hatte, kam die Kommission in ihrem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 ⁽⁵⁾ zu dem Ergebnis, dass die in dem Leistungsplanentwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für die

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1.

⁽³⁾ 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 (AbI. L 366 vom 4.11.2020, S. 7).

⁽⁴⁾ 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 (AbI. L 195 vom 3.6.2021, S. 3).

⁽⁵⁾ 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 Luftraumblocke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum und zur Festlegung von Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele (AbI. L 135 vom 12.5.2022, S. 4).

Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg (im Folgenden „Gebührenzone Belgien-Luxemburg“) nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren und gab Empfehlungen für die Überarbeitung dieser lokalen Leistungsziele. Auch die Schweiz ist Mitglied des FABEC und war an dem FABEC-Leistungsplanentwurf beteiligt. Als Drittland, das im Rahmen des Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und der Schweiz dem Leistungssystem und der Gebührenregelung unterliegt, wurde die Schweiz mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/780 der Kommission ⁽⁶⁾ vom 13. April 2022 getrennt über die Inkohärenz der im FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Kosteneffizienzziele der Gebührenzone Belgien-Luxemburg unterrichtet.

- (4) Am 13. Juli 2022 legten Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande der Kommission einen überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für den RP3 (im Folgenden „überarbeiteter Leistungsplanentwurf“) vor.
- (5) Am 24. Oktober 2022 leitete die Kommission mit ihrem Beschluss (EU) 2022/2255 ⁽⁷⁾ nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine eingehende Prüfung der für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele ein, die in dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthalten waren.
- (6) Deutschland, Frankreich und die Niederlande teilten der Kommission am 28. Oktober 2022, 3. November 2022 bzw. 4. November 2022 mit, dass sie sich aus dem gemeinsam auf FABEC-Niveau erstellten und überarbeiteten Leistungsplanentwurf zurückgezogen hatten. Gleichzeitig legten diese Mitgliedstaaten der Kommission eigene überarbeitete nationale Leistungsplanentwürfe für den RP3 vor.
- (7) Nach einer Neubewertung kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die jeweils überarbeiteten nationalen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren und teilte dies Frankreich, Deutschland und den Niederlanden mit den Beschlüssen (EU) 2023/176 ⁽⁸⁾, (EU) 2023/177 ⁽⁹⁾ bzw. (EU) 2023/179 ⁽¹⁰⁾ mit. Auch die Schweiz informierte die Kommission am 4. November 2022 über ihren Rückzug aus dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf und übermittelte gleichzeitig einen überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf. Die Kommission stellte fest, dass die in dem überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf der Schweiz enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren und teilte dies der Schweiz mit dem Beschluss (EU) 2022/178 der Kommission vom 14. Dezember 2022 mit.
- (8) Belgien und Luxemburg haben keine eigenen nationalen Leistungspläne vorgelegt. Infolge dessen bildet der vormals auf FAB-Ebene festgelegte überarbeitete Leistungsplanentwurf, für den die Kommission mit ihrem Beschluss (EU) 2022/2255 eine eingehende Prüfung eingeleitet hatte, nach wie vor die Grundlage für die Bewertung der Leistungsziele von Belgien und Luxemburg.

⁽⁶⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2022/780 der Kommission vom 13. April 2022 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in dem von der Schweiz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwurf des Leistungsplans für die funktionalen Luftraumblöcke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum und zur Festlegung von Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele (ABl. L 139 vom 18.5.2022, S. 218).

⁽⁷⁾ 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 (ABl. L 297 vom 17.11.2022, S. 71).

⁽⁸⁾ Beschluss (EU) 2023/176 der Kommission vom 14. Dezember 2022 über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Frankreich vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (ABl. L 25 vom 27.1.2023, S. 70).

⁽⁹⁾ Beschluss (EU) 2023/177 der Kommission vom 14. Dezember 2022 über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Deutschland vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (ABl. L 25 vom 27.1.2023, S. 79).

⁽¹⁰⁾ Beschluss (EU) 2023/179 der Kommission vom 14. Dezember 2022 über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von den Niederlanden vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (ABl. L 25 vom 27.1.2023, S. 95).

- (9) Daher sollte sich dieser Beschluss nur an Belgien und Luxemburg richten, da sich Deutschland, Frankreich und die Niederlande aus dem vom FABEC vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf zurückgezogen und eigene nationale Leistungspläne vorgelegt hatten. Die Kohärenz dieser Pläne mit den unionsweit geltenden Leistungszielen hatte die Kommission mit ihren in Erwägungsgrund 7 genannten Beschlüssen festgestellt.
- (10) Am 27. Oktober 2022 übersandten die Kommissionsdienststellen Belgien ein erstes Auskunftersuchen zu den Elementen, die Gegenstand der eingehenden Prüfung waren. Das Schreiben, das die Kommissionsdienststellen am 27. Oktober 2022 an Belgien sandten, übermittelten sie auch Luxemburg zur Kenntnisnahme. In Beantwortung des Auskunftersuchens übermittelten die belgischen Behörden den Kommissionsdienststellen am 6. und 9. November 2022 die von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Air Navigation Service Providers, ANSP) eingegangenen Informationen.
- (11) Am 9. November 2022 veranstalteten die Kommissionsdienststellen eine Sitzung mit den belgischen Behörden.
- (12) Am 11. November 2022 richteten die Kommissionsdienststellen ein zweites Auskunftersuchen an Belgien und erhielten am 28. November 2022 zusätzliche Unterlagen von Belgien. Das Schreiben, das die Kommissionsdienststellen am 11. November 2022 an Belgien sandten, übermittelten sie auch Luxemburg zur Kenntnisnahme.
- (13) Am 29. November 2022 ersuchten die Kommissionsdienststellen Belgien um weitere Informationen. Die belgischen Behörden beantworteten dieses Ersuchen am 8. Dezember 2022 und ergänzten zudem die Daten und Informationen, die sie am 28. November 2022 übermittelt hatten. Das Schreiben, das die Kommissionsdienststellen am 29. November 2022 an Belgien sandten, übermittelten sie auch Luxemburg zur Kenntnisnahme.
- (14) Am 8. und 15. Dezember 2022 trafen sich die Kommissionsdienststellen mit den belgischen Behörden.
- (15) Am 20. Dezember 2022 übermittelten die Kommissionsdienststellen Belgien ein abschließendes Auskunftersuchen. Hierauf übersandten die belgischen Behörden am 12. Januar 2023 zusätzliche Informationen. Das Schreiben, das die Kommissionsdienststellen am 20. Dezember 2022 an Belgien sandten, übermittelten sie auch Luxemburg zur Kenntnisnahme.
- (16) Am 3. Februar 2023 forderten die Kommissionsdienststellen Luxemburg auf, die von Belgien in Beantwortung der in den Erwägungsgründen 10, 12, 13 und 15 übermittelten Unterlagen durch relevante etwaige Anmerkungen oder Kommentare zu ergänzen. Auf diese Aufforderung der Kommissionsdienststellen legten die Behörden Luxemburgs keine Informationen vor.
- (17) Am 2. März 2023 veranstalteten die Kommissionsdienststellen eine Sitzung mit den Behörden Belgiens und Luxemburgs.

BEWERTUNG DER ÜBERARBEITETEN LEISTUNGSZIELE IM RAHMEN DER EINGEHENDEN PRÜFUNG

Umfang der eingehenden Prüfung

- (18) Das Leistungsüberprüfungsgremium, das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 unterstützt, legte der Kommission Berichte über die Bewertung der überarbeiteten Leistungsplanentwürfe und die eingehende Prüfung der überarbeiteten Kosteneffizienzziele vor, die für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagen wurden.

- (19) Die Kommission stellt fest, dass die Leistungsziele für die Bereiche Sicherheit, Kapazität und Umwelt in dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf unverändert geblieben sind. In ihrem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/758 und in ihrem Beschluss (EU) 2022/2255 hatte die Kommission diese Leistungsziele auch nicht beanstandet. Daher enthält der vorliegende Beschluss auch keine weiteren Anmerkungen zur Bewertung der Leistungsziele für die Bereiche Sicherheit, Kapazität und Umwelt.
- (20) Im Zuge der eingehenden Prüfung konnte die Kommission die von Belgien und Luxemburg vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele (siehe nachstehende Tabelle) weiter analysieren, deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in dem Beschluss (EU) 2022/2255 infrage gestellt wurde.

Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
Überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit, ausgedrückt in realen Preisen von 2017 (EUR 2017)	81,7-8 EUR	83,2-6 EUR	189,5-2 EUR	104,4-7 EUR	94,1-8 EUR	89,8-7 EUR

- (21) Die eingehende Prüfung umfasste die im Anhang des Beschlusses (EU) 2022/2255 genannten Elemente und konzentrierte sich auf die im Luftraum Belgiens erbrachten Dienste. Daher richteten die Kommissionsdienststellen ihre Auskunftersuchen an Belgien (siehe Erwägungsgründe 10 bis 15), während die nationalen Behörden Luxemburgs diese nur zur Kenntnis erhielten.

Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien

- (22) Die Kommission bewertete die Kohärenz der überarbeiteten Kosteneffizienzziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen (siehe Erwägungsgrund 18) anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der eingehenden Prüfung, die in den nachstehenden Erwägungsgründen 26 bis 67 dargelegt werden.
- (23) Hinsichtlich der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien stellt die Kommission fest, dass die Kosteneffizienzziele für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg sowohl hinter dem unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit (Determined Unit Costs, DUC) im RP3 als auch hinter dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend über den RP2 und RP3 hinweg zurückbleiben. So verfehlt der DUC-Trend von Belgien und Luxemburg für den RP3 von + 1,9 % den unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum, während der langfristige DUC-Trend beider Länder mit + 1,1 % deutlich über dem Niveau des entsprechenden unionsweiten Trends von – 1,3 % liegt.
- (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 um 13,2 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 73,53 EUR (EUR 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt.
- (25) Im Rahmen der eingehenden Prüfung hat die Kommission ihre Bewertung der Kosteneffizienzziele für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien durch die Analyse folgender Elemente weiter untermauert:
- Die festgestellten Kosten für die Gebührenzone, aufgeschlüsselt nach Anbietern von Flugsicherungsdiensten (ANSP),
 - die Komplexität der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten in der Gebührenzone,

- die grenzüberschreitenden Dienstleistungsvereinbarungen mit Nachbarländern und deren operative und finanzielle Auswirkungen sowie
- die Kostenzuweisung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten.

Ergebnisse zu den festgestellten Kosten für die Gebührenzone, aufgeschlüsselt nach ANSP

- (26) Die Kommission stellt fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf zu festgestellten Kosten je Leistungseinheit (DUC) von 89,87 EUR (EUR 2017) für das Jahr 2024 für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg führt (siehe Erwägungsgrund 18) und damit zum höchsten DUC-Niveau für 2024 aller Streckengebührenzonen, die unter das Leistungssystem und die Gebührenregelung fallen.
- (27) Die Gebührenzone, die der Prüfung unterzogen wurde, wird von drei ANSP, nämlich skeyes, MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) und ANA Luxembourg (Air Navigation Administration), bedient. Darüber hinaus werden für die nationalen Aufsichtsbehörden (National Supervisory Authorities, NSA) von Belgien bzw. Luxemburg festgestellte Kosten ausgewiesen.
- (28) Nachstehender Tabelle ist die Kostenbasis der Gebührenzone, aufgeschlüsselt nach der jeweiligen Einheit, sowie die Kostenentwicklung dieser Einheiten zu entnehmen.

Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg	2014 Basiswert (EUR 2017)	2019 Basiswert (EUR 2017)	2024 festgestellte Kosten (EUR 2017)	Schwankung ⁽¹⁾ pro Jahr zwischen 2014 und 2024	Schwankung ⁽²⁾ pro Jahr zwischen 2019 und 2024
skeyes	114 Mio. EUR	131 Mio. EUR	135 Mio. EUR	+ 1,8 %	+ 0,7 %
MUAC	54 Mio. EUR	61 Mio. EUR	75 Mio. EUR	+ 3,7 %	+ 5,5 %
ANA Luxembourg	6 Mio. EUR	6 Mio. EUR	6 Mio. EUR	+ 0,7 %	– 0,9 %
NSA von Belgien und Luxemburg ⁽³⁾	13 Mio. EUR	13 Mio. EUR	12 Mio. EUR	– 0,5 %	– 1,9 %
Gesamt	187 Mio. EUR	211 Mio. EUR	228 Mio. EUR	+ 2,2 %	+ 2,0 %

- (29) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass 59 % der für das Jahr 2024 für die Gebührenzone ausgewiesenen festgestellten Kosten auf skeyes entfallen, während 33 % der Kostenbasis auf MUAC entfallen. Zusammengenommen beträgt der Anteil von ANA Luxembourg und der NSA von Belgien und Luxemburg 8 % der festgestellten Kosten.
- (30) Die Kommission erkennt an, dass mit dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf die festgestellten Kosten der Gebührenzone gegenüber dem ursprünglichen Leistungsplanentwurf für das Jahr 2024 um insgesamt 19,3 Mio. EUR (EUR 2017) niedriger ausgewiesen werden. Die Kommission stellt fest, dass größtenteils skeyes mit einer Kostenreduzierung von 16 Mio. EUR (EUR 2017) zu diesem Rückgang beiträgt. Den Angaben Belgiens zufolge ist der Kostenrückgang bei skeyes auf Folgendes zurückzuführen:
- Erhöhung der Produktivität (– 5,5 Mio. EUR (EUR 2017)),
 - Überarbeitung des Investitionsplans und anderer operativer Ausgaben (– 4,2 Mio. EUR (EUR 2017)) sowie
 - eine außergewöhnliche Kostenreduzierung infolge des Überschusses aus der Differenz zwischen den im Leistungsplanentwurf für das Jahr 2021 ausgewiesenen festgestellten Kosten und den tatsächlich in jenem Jahr angefallenen Kosten (– 6,5 Mio. EUR (EUR 2017)).

⁽¹⁾ Kumulierte jährliche Wachstumsrate

⁽²⁾ Kumulierte jährliche Wachstumsrate

⁽³⁾ Die Belgien und Luxemburg aus dem Eurocontrol-Übereinkommen über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 (in seiner aktuellen Fassung) entstehenden Kosten sind in den NSA-Kosten enthalten.

- (31) Andererseits stellt die Kommission fest, dass die der Gebührenzone zugewiesenen MUAC-Kosten mit einer nur geringfügigen Kostenreduzierung von 0,3 Mio. EUR (EUR 2017) im überarbeiteten Leistungsplanentwurf nahezu unverändert blieben.
- (32) Auf der Grundlage der vom Leistungsüberprüfungsgremium vorgenommenen Evaluierung stellt die Kommission fest, dass im RP2 sowohl skeyes als auch MUAC eine deutliche Steigerung ihrer Realkosten zu verzeichnen hatten und dass diese Kosten im RP3 vor allem durch höhere Personal- und Betriebskosten weiter gestiegen sind. Für 2024 geht skeyes von einer Erhöhung der Personalkosten um 6,5 Mio. EUR (EUR 2017) und damit um 6,9 % gegenüber 2019 aus. Bei MUAC fällt der Anstieg der Personalkosten für die Gebührenzone im Vergleich zu 2019 sogar noch deutlicher aus, da diese Kosten 2024 voraussichtlich 30 % höher als 2019 sein werden, was einer Steigerung um 15,0 Mio. EUR (EUR 2017) entspricht.
- (33) Die von ANA Luxembourg und den NSA von Belgien und Luxemburg ausgewiesenen festgestellten Kosten geben keinen Anlass zu Bedenken.

Konkrete Feststellungen zu skeyes

- (34) Zu skeyes, das den größten Anteil an festgestellten Kosten in der Gebührenzone ausweist, hat das Leistungsüberprüfungsgremium der Kommission eine zusätzliche Benchmark-Analyse vorgelegt. Die Analyse zeigt, dass sich die Leistung im Bereich der Kosteneffizienz von skeyes im Vergleich zu LVNL⁽¹⁴⁾ relativ verschlechtert hat, dessen operatives Umfeld sehr ähnlich ist und das sich für den Zweck der Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich der Kosteneffizienz in derselben Vergleichsgruppe befindet⁽¹⁵⁾. Zum Ende des RP2 lagen die Kosten je Leistungseinheit von skeyes im Jahr 2019 um 2,2 % über den Kosten je Leistungseinheit von LVNL⁽¹⁶⁾. Zum Ende des RP3 im Jahr 2024 dürften die Kosten von skeyes nach Bereinigung der Kosten je Leistungseinheit um die einmalige Kostensenkung von 6,5 Mio. EUR (EUR 2017) (siehe Erwägungsgrund 30) um 9,4 % über den Kosten je Leistungseinheit von LVNL liegen.
- (35) Aus der vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführten Evaluierung ging hervor, dass dieser Unterschied in der Kosteneffizienz zwischen skeyes und LVNL vor allem auf die Personalkosten zurückzuführen ist. Dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf zufolge plant skeyes für 2024 um 23 % höhere Personalkosten je Streckendiensteinheit ein als LVNL. In Geldeinheiten ausgedrückt und angepasst an die jährliche Kostenbasis von skeyes würde sich dieser Unterschied auf eine Mehrbelastung der Luftraumnutzer von 18,7 Mio. EUR (EUR 2017) für das betreffende Jahr belaufen.
- (36) Zudem stellt die Kommission fest, dass sich bei skeyes die Kosten eines Frühpensionierungssystems deutlich auf die Kosteneffizienz niederschlagen. Dieses als „DISPO-System der funktionalen Verfügbarkeit“ bezeichnete System („DISPO-System“ oder „DISPO“), ermöglicht es bei skeyes tätigen Fluglotsen (ATCO) nach belgischem Recht⁽¹⁷⁾ sich fünf Jahre vor ihrem gesetzlichen Rentenalter aus dem Dienst zurückzuziehen. In diesen fünf Jahren erhalten sie eine Vergütung von 75 % bis 85 % ihres letzten Gehalts. Nach den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf bereitgestellten Informationen werden Fluglotsen derzeit mit 56 Jahren in den Vorruhestand versetzt, wobei ab 2025 diese Altersgrenze auf 57 Jahre angehoben wird.
- (37) Die Kommission stellt fest, dass die Kosten des DISPO-Systems vollumfänglich von skeyes getragen und über die Kostenbasis für die Strecken- sowie An- und Abflugkosten an die Luftraumnutzer weitergegeben werden. Ausgehend von den von Belgien vorgelegten bisherigen Kostendaten und den detaillierten Schätzungen für die weitere Kostenentwicklung für den RP3 haben sich die Streckenkosten aus dem DISPO-System mit insgesamt 29 Mio. EUR (EUR 2017) im RP3 gegenüber dem RP2 nahezu verdoppelt. Für das Jahr 2024 werden die sich aus dem DISPO-System ergebenden festgestellten Kosten für den Streckenflug von Belgien mit 8,7 Mio. EUR (EUR 2017) angegeben.
- (38) Die Kommission erkennt an, dass der Kostenanstieg beim DISPO-System auf die größere Anzahl von ATCO zurückzuführen ist, die über die Jahre dieses System genutzt haben. So dürfte die von Belgien für skeyes für das Jahr 2022 angegebene Anzahl an Fluglotsen, die das DISPO-System in Anspruch nehmen, von insgesamt 43 VZÄ bis 2024 auf 71 VZÄ steigen. Belgien geht davon aus, dass selbst nach Ablauf des RP3 die Anzahl der VZÄ im Rahmen des DISPO-Systems mindestens bis 2030 weiter schrittweise steigen wird.

⁽¹⁴⁾ „Air Traffic Control the Netherlands“ (LVNL).

⁽¹⁵⁾ Gemäß Artikel 6 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/891 der Kommission.

⁽¹⁶⁾ Die Kosten je Leistungseinheit von skeyes und LVNL beinhalten innerhalb ihrer jeweiligen Gebührenzonen keine dem MUAC zuweisbaren Dienstleistungen. Die Kosten je Leistungseinheit von skeyes und LVNL beinhalten alle Streckenflugsicherungsdienste, einschließlich Wetterdienste (MET), die in den Niederlanden von einem von LVNL unabhängigen MET-Anbieter erbracht werden.

⁽¹⁷⁾ Königlicher Erlass vom 23. April 2017.

- (39) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Fluglotsen, die sich im DISPO-System befinden, skeyes weiterhin zur Verfügung stehen und jederzeit von skeyes bei vollem Gehalt in den Dienst zurückberufen werden können, um andere Aufgaben als die eines operativen ATCO wahrzunehmen. Allerdings wurden den Angaben Belgiens zufolge nur sehr wenige sich im DISPO-System befindliche Fluglotsen tatsächlich von skeyes zurückbeordert. Seit 2015 wurden 17 Fluglotsen zurückbeordert, darunter einige, die mehrmals zurückberufen wurden, um verschiedene Funktionen wahrzunehmen. Den vom Leistungsüberprüfungsgremium vorgelegten Schätzungen zufolge leisteten diese zurückbeordneten Fluglotsen im Jahr 2022 einen Beitrag von etwa 4 VZÄ zu den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Streckendiensten. Diese 4 VZÄ stellen nur ein Zehntel der VZÄ insgesamt dar, die im Rahmen des DISPO-Systems zur Verfügung stünden. Dies zeigt, dass skeyes nur in sehr geringem Umfang auf das im Rahmen des DISPO-Systems verfügbare Personal zurückgreift.
- (40) Belgien hat im überarbeiteten Leistungsplanentwurf keine Behebungsmaßnahmen zur Begrenzung dieser wachsenden finanziellen Belastung aus dem DISPO-System für die RP3-Kostenbasis vorgeschlagen.

Konkrete Feststellungen zu MUAC

- (41) Die Kommission hat genauer untersucht, wie die Mitgliedstaaten, die dem MUAC-Abkommen⁽¹⁸⁾ angehören, d. h. Belgien, Deutschland, Luxemburg und die Niederlande (die „MUAC-Staaten“), die von MUAC insgesamt ausgewiesenen festgestellten Kosten ihren jeweiligen Gebührenzonen zuweisen.
- (42) Hierzu stellt die Kommission fest, dass die festgestellten Kosten von MUAC zwischen den MUAC-Staaten auf der Grundlage eines einzigen Kriteriums aufgeteilt werden, nämlich der Anzahl der am 1. Januar jedes Jahres tatsächlich im Dienst befindlichen oder für den Dienst eingeplanten qualifizierten Fluglotsen in den drei Sektorgruppen⁽¹⁹⁾ des MUAC. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass 92 % der Kosten der Sektorengruppe „Brüssel“ („Brüssel-Sektor“) der Gebührenzone Belgien-Luxemburg zugewiesen werden. Die beiden anderen MUAC-Sektorgruppen, die Sektorgruppe „DECO“ und die Sektorgruppe „Hannover“ liegen geografisch außerhalb der Gebührenzone Belgien-Luxemburg und verursachen somit keine Kosten, die dieser Gebührenzone zugewiesen werden.
- (43) Die Kommission geht davon aus, dass die Methodik der Kostenzuweisung im MUAC-Abkommen festgelegt wurde und auf der Annahme beruht, dass die Anzahl der Fluglotsen in jedem Sektor die Arbeitsbelastung für die Erbringung der Dienste und damit deren Kosten sowie die Komplexität jedes Sektors widerspiegelt.
- (44) Belgien hat in den letzten Jahren allerdings Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen dieser Kostenzuweisungsmethodik auf seine Gebührenzone zum Ausdruck gebracht. So argumentiert Belgien, dass sein Beitrag zu den Gesamtkosten des MUAC, der sich an der Anzahl der dem Brüssel-Sektor zugewiesenen ATCO bemisst, unter Berücksichtigung der Tatsache unverhältnismäßig hoch ist, dass der Brüssel-Sektor eine im Vergleich zu den beiden anderen MUAC-Sektoren geringere Anzahl von Dienstleistungen und dementsprechend geringere Einnahmen generiert. Belgien verweist zudem darauf, dass die größere Komplexität seines Luftraums und die damit höhere Arbeitsbelastung seiner Fluglotsen die im Vergleich zu den beiden anderen MUAC-Sektoren höheren Kosten je Dienstleistung des Brüssel-Sektors von MUAC erklärt.
- (45) Ausgehend von der Evaluierung durch das Leistungsüberprüfungsgremium stellt die Kommission fest, dass sich der Belgien und Luxemburg zugewiesene Anteil an den MUAC-Kosten mit der steigenden Anzahl der dem Brüssel-Sektor zugewiesenen Fluglotsen insgesamt mit der Zeit tatsächlich erhöht hat. Folglich stieg der Anteil des Beitrags von Belgien und Luxemburg zu den MUAC-Kosten von 32 % im Jahr 2014 auf 34 % im RP3. Die Auswirkungen dieser veränderten Kostengrundlage der Gebührenzone Belgien-Luxemburg wurden noch dadurch verschärft, dass die MUAC-Gesamtkosten insgesamt gestiegen sind. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die festgestellten Kosten für MUAC für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg für das Jahr 2024 um real 39 % höher ausgewiesen werden als 2014⁽²⁰⁾, während die Dienstleistungen für die Gebührenzone für das Jahr 2024 nur um 11 % gegenüber 2014 steigen sollen.

⁽¹⁸⁾ Abkommen über die Bereitstellung und den Betrieb von Diensten und Einrichtungen für den Flugbetrieb durch Eurocontrol in der Bezirkskontrollstelle Maastricht, unterzeichnet am 25. November 1986.

⁽¹⁹⁾ Der MUAC-Betrieb ist in drei Sektorgruppen — Sektorgruppe „Brüssel“, Sektorgruppe „DECO“ und Sektorgruppe „Hannover“ unterteilt.

⁽²⁰⁾ Berechnet auf der Grundlage des Basiswerts für 2014.

- (46) Die Kommission nimmt die Erklärung zur Kenntnis, die Belgien während der eingehenden Prüfung abgegeben hat und in der darauf hingewiesen wird, dass die 1986 festgelegte Methodik für die Finanzierung von MUAC auf einem Kostendeckungssystem beruhe und nicht den vom Leistungssystem vorgesehenen wirtschaftlichen Bestimmungen entspreche. Das Leistungsüberprüfungsgremium kommt diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass MUAC faktisch vom sogenannten Vollkostendeckungssystem profitiert. Obwohl MUAC ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten ist, der nach Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 unter den Anwendungsbereich des Leistungssystems und der Gebührenregelung fällt, trägt dieser Anbieter weder die finanziellen Risiken noch setzt er die sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 27 jener Verordnung ergebenden finanziellen Anreize, auch wendet er die in Artikel 28 jener Verordnung festgelegte Regelung zur Kostenrisikoteilung und die in Artikel 11 Absatz 3 jener Verordnung festgelegte Anreizregelung für die Erreichung der Kapazitätsziele nicht an.
- (47) Die Kommission stellt fest, dass die erstmals während der eingehenden Prüfung der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung in Bezug auf MUAC gewonnenen Erkenntnisse Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den einschlägigen rechtlichen Anforderungen wecken. Diese Schlussfolgerung erfolgt unbeschadet etwaiger Vertragsverletzungsverfahren, die die Kommission diesbezüglich einleiten könnte.

Kosten im Zusammenhang mit den im RP2 verschobenen oder gestrichenen Investitionen

- (48) Die Kommission stellt fest, dass sowohl skeyes als auch MUAC im RP2 mehrere geplante und im RP2-Leistungsplan enthaltene Anlageinvestitionen verschoben oder gestrichen hatten. Diese Investitionen wurden den Luftraumnutzern im Rahmen der Kostenbasis der Gebührenzone Belgien-Luxemburg zum Teil berechnet, obwohl die Investitionen nicht abgeschlossen wurden und so der erwartete operative Nutzen ausblieb. Den Berechnungen des Leistungsüberprüfungsgremiums zufolge entstand bei skeyes damit ein Gewinn von nominal 7,8 Mio. EUR für den RP2 insgesamt und bei MUAC von nominal 2,1 Mio. EUR. Belgien habe nicht die Absicht, den Luftraumnutzern die im RP2 berechneten Beträge für die geplanten und nicht abgeschlossenen Anlageinvestitionen zurückzuerstatten und sehe sich hierzu für den RP2 rechtlich auch nicht verpflichtet.
- (49) Sollten einige dieser für den RP2 vorgesehenen Investitionen zu einem späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden, müssten die nationalen Aufsichtsbehörden von Belgien und Luxemburg nach Artikel 22 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sicherstellen, dass etwaige damit im Zusammenhang stehende Beträge, die bereits im RP2 berechnet wurden, den Luftraumnutzern im RP3 oder in nachfolgenden Bezugszeiträumen nicht ein zweites Mal berechnet werden.

Feststellungen zur Komplexität der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der Gebührenzone und deren Entwicklung im Laufe der Zeit

- (50) Belgien und Luxemburg argumentieren, dass für die Abweichung der von ihnen vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele von den unionsweiten DUC-Trends die Komplexität ihres Luftraums verantwortlich sei. So erläutern Belgien und Luxemburg, dass sich aufgrund der Komplexität des belgisch-luxemburgischen Luftraums die relative Arbeitsbelastung der Fluglotsen erhöhe und sich damit nachteilig auf deren Produktivität und die Kostenbasis für den Streckenflug auswirke.
- (51) Mit Blick auf die vom Leistungsüberprüfungsgremium vorgelegten Ergebnisse räumt die Kommission ein, dass der Luftraum in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg aufgrund des hohen Flugaufkommens und der höchst unterschiedlichen Flugwege äußerst komplex ist. Skeyes und MUAC sind demnach mit komplizierten Betriebsbedingungen konfrontiert.
- (52) Allerdings verweist die Kommission darauf, dass Belgien und Luxemburg keine Belege dafür vorgelegt haben, dass der Flugbetrieb im RP3 komplexer ist als im RP2 oder dass in den letzten Monaten des PR3 die Komplexität weiter zunehmen würde.
- (53) Nach den vorliegenden Informationen, die vom Leistungsüberprüfungsgremium näher analysiert wurden, blieb die Komplexität im RP2 sowohl für skeyes als auch für MUAC relativ stabil. Was die Jahre 2020 und 2021 betrifft, kann aufgrund des infolge der COVID-19-Pandemie außergewöhnlich geringen Flugaufkommens kein aussagekräftiges Fazit hinsichtlich der Komplexität des Flugbetriebs getroffen werden. Für den Rest des RP3 gibt es keine Anzeichen, die darauf schließen lassen, dass sich die Komplexität von der im RP2 beobachteten Situation deutlich unterscheiden würde.

- (54) Angesichts der Tatsache, dass die relativ hohe Komplexität des Flugbetriebs in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg wie in den Erwägungsgründen 52 und 53 erläutert unter normalen Verkehrsbedingungen über die Zeit konstant geblieben ist, ist die Kommission der Auffassung, dass die Komplexität nicht als Begründung für den Kostenanstieg im RP3 herangezogen werden kann. Somit werden die in Erwägungsgrund 23 gemachten Feststellungen zu den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien aufrechterhalten.
- (55) Zudem verweist die Kommission darauf, dass die Komplexität des Flugbetriebs bereits bei der Festlegung der ANSP-Vergleichsgruppen berücksichtigt wurde, die für die Zwecke des in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriteriums herangezogen werden. Die derzeit festgelegten Vergleichsgruppen umfassen ANSP mit ähnlichen Betriebs- und Wirtschaftsbedingungen, weshalb die Vergleichsgruppe von Belgien und Luxemburg Flugsicherungsdienste von Österreich, der Schweiz und der Niederlande umfasst, die alle mit einem relativ komplexen Betriebsumfeld konfrontiert sind. Somit werden die in Erwägungsgrund 24 gemachten Feststellungen zu dem in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterium aufrechterhalten.

Feststellungen zu den grenzüberschreitenden Dienstleistungsvereinbarungen mit Nachbarländern und deren operative und finanzielle Auswirkungen

- (56) In ihrem überarbeiteten Leistungsplanentwurf erläutern Belgien und Luxemburg, dass der Brüssel-Sektor von MUAC die Erbringung grenzüberschreitender Dienste im Luftraum von Frankreich und Deutschland beinhalte. Außerdem geben Belgien und Luxemburg an, dass die Streckendiensteinheiten für in diesen grenzüberschreitenden Bereichen von MUAC kontrollierte Flüge in den Gebührenzonen dieser Mitgliedstaaten registriert werden, während die Kosten für diese Dienste den Nutzern in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg berechnet würden. Belgien und Luxemburg verweisen darauf, dass diese Situation zu einem Anstieg der festgestellten Kosten je Leistungseinheit in ihrer Gebührenzone führe.
- (57) Während der eingehenden Prüfung hat die Kommission die grenzüberschreitenden Dienstleistungsvereinbarungen für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg analysiert. Die Kommission stellt fest, dass MUAC Dienste in drei grenzüberschreitenden Bereichen in Frankreich und Deutschland erbringt, die hinsichtlich der Arbeitsbelastung ins Gewicht fallen und für die MUAC keinen finanziellen Ausgleich von den Mitgliedstaaten, die die Erbringung dieser Dienste abgegeben haben, erhält. Dieselbe Feststellung lässt sich hinsichtlich zwei grenzüberschreitender Bereiche im Luftraum der Niederlande treffen, in denen die Erbringung der Dienste an skeyes delegiert wird.
- (58) Ausgehend von weiteren Analysen des Leistungsüberprüfungsgremiums geht die Kommission davon aus, dass für die von MUAC und skeyes in den grenzüberschreitenden Bereichen erbrachten Dienste, auf die in Erwägungsgrund 57 Bezug genommen wird, im Jahr 2019 Kosten in Höhe von insgesamt etwa 12,2 Mio. EUR (EUR 2017) angefallen sind, wobei auf MUAC ein Anteil von 6,8 Mio. EUR (EUR 2017) und auf skeyes ein Anteil von 5,4 Mio. EUR (EUR 2017) entfiel.
- (59) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Belgien weder für den RP2 noch den RP3 Veränderungen bei den von skeyes und MUAC in grenzüberschreitenden Bereichen erbrachten Diensten angegeben hat. Diese Tätigkeiten haben sich im Umfang nicht geändert und zu keiner zusätzlichen Arbeitsbelastung für die ANSP im RP2 und RP3 geführt. Da der Anteil der damit verbundenen Kosten an der Gesamtkostenbasis der Gebührenzone Belgien-Luxemburg im Verhältnis stabil blieb, haben die von skeyes und MUAC in den grenzüberschreitenden Bereichen erbrachten Dienste keine nennenswerten Auswirkungen auf die Berechnung der Trends in der Kosteneffizienz. Somit werden die in Erwägungsgrund 23 gemachten Feststellungen zu den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien aufrechterhalten.
- (60) Nachdem die überprüften grenzüberschreitenden Dienstleistungsvereinbarungen durch die Verringerung der Komplexität des Flugbetriebs und Stärkung der Diensteffizienz nennenswerte Vorteile generieren, bedingt das in Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festgelegte Verursacherprinzip, dass „Luftraumnutzer die von ihnen verursachten Kosten am Ort der Nutzung oder so ortsnah wie möglich tragen sollten“. ⁽²¹⁾ Nach Artikel 21 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 müssen „Gebührenzonen [...] mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten vereinbar sein und können Dienste einschließen, die von einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Flugsicherungsorganisation in Bezug auf den grenzübergreifenden Luftraum erbracht werden“. Nach Artikel 22 Absatz 1 jener Durchführungsverordnung ist zudem festgelegt, dass die festgestellten Kosten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der betreffenden Gebührenzone die Kostenbasis für diese Gebührenzone bilden.

⁽²¹⁾ Erwägungsgrund 22 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

- (61) Vor dem Hintergrund der Ausführungen in Erwägungsgrund 60 ist die Kommission der Auffassung, dass die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in grenzüberschreitenden Bereichen festgelegten Finanzierungsvereinbarungen, auf die in Erwägungsgrund 57 eingegangen wird, nicht den rechtlichen Anforderungen an das Leistungssystem und die Gebührenregelung entsprechen. Diese Schlussfolgerung erfolgt unbeschadet etwaiger Vertragsverletzungsverfahren, die die Kommission diesbezüglich einleiten könnte.
- (62) Da die Finanzierung der in den grenzüberschreitenden Bereichen erbrachten Dienste nicht mit den in Erwägungsgrund 60 genannten rechtlichen Bestimmungen vereinbar ist, kann sie nicht zur Rechtfertigung von Bereinigungen des Basiswerts für 2019 für die Zwecke des in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriteriums herangezogen werden. Mit Blick auf die vom Leistungsüberprüfungsgremium gemachten Feststellungen hätte sich zudem selbst bei einer Anpassung des Basiswerts für 2019 der Gebührenzone Belgien-Luxemburg an die in grenzüberschreitenden Bereichen erbrachten Dienste eine Abweichung von + 5,9 % für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg gegenüber dem durchschnittlichen Basiswert der Vergleichsgruppe ergeben. Somit werden die in Erwägungsgrund 24 gemachten Feststellungen zu dem in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterium aufrechterhalten.

Feststellungen zur Kostenzuweisung zwischen Strecken- sowie An- und Abflugdiensten

- (63) Im RP3 hat Belgien eine überarbeitete Methodik für die auf Streckendienste bzw. An- und Abflugdienste aufgeteilte Zuweisung der festgestellten Kosten für den RP3 eingeführt. Die Änderungen wurden auf die Zuweisung der Kosten für Anflugkontrolldienste („Anflugkosten“) angewandt, die skeyes und der belgischen Aufsichtsbehörde entstanden sind. Die Kommission stellt fest, dass Belgien entschieden hat, seine Anflugkosten nahezu vollständig den Streckendiensten zuzuweisen, wodurch im RP3 der Gebührenzone Belgien-Luxemburg zusätzliche festgestellte Kosten zugewiesen werden.
- (64) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Belgien und Luxemburg im überarbeiteten Leistungsplanentwurf die Basiswerte für 2014 und 2019 angepasst haben, um den Änderungen in der Kostenzuweisung zwischen Strecken- sowie An- und Abflugdiensten Rechnung zu tragen. Daher haben diese Änderungen keinen direkten Einfluss auf die Bewertung der Kosteneffizienzziele anhand der in Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien.
- (65) Mit Blick auf die Evaluierung durch das Leistungsüberprüfungsgremium stellt die Kommission jedoch fest, dass Belgien den Basiswert des Jahres 2019 für die Streckengebührenzone um 14,3 Mio. EUR (EUR 2017) erhöht, jedoch gleichzeitig den Basiswert für die An- und Abfluggebührenzone, zu der auch der Flughafen Brüssel (EBBR) gehört, um 4,4 Mio. EUR (EUR 2017) gesenkt hat. Der Kommission ist bekannt, dass skeyes auch Kosten für Anflugdienste an Regionalflughäfen entstehen, die nicht unter den Leistungsplan im RP3 fallen. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass Belgien die große Diskrepanz zwischen den auf die Basiswerte für den Strecken- bzw. den An- und Abflug angewandten Anpassungen nicht hinreichend erklärt und begründet hat, da die Neuzuweisung der Anflugkosten von Regionalflughäfen, die nicht unter den Leistungsplan fallen, unverhältnismäßig erscheint.
- (66) Zudem ist die Kommission der Ansicht, dass Belgien durch die nahezu vollständige Subsummierung der Anflugkosten in die Kostenbasis für den Streckenflug keine transparente Methodik für das Verhältnis der den Strecken- bzw. An- und Abflugdiensten zugewiesenen Kosten erkennen lässt. Die Kommission hält eine solche Zuweisung der Anflugkosten für unvereinbar mit den Anforderungen von Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.
- (67) Vor dem Hintergrund der in den Erwägungsgründen 63 bis 66 getroffenen Feststellungen ergeht dieser Beschluss unbeschadet etwaiger Vertragsverletzungsverfahren, die die Kommission in Bezug auf die Änderungen der im RP3 von Belgien angewandten Kostenzuweisungsmethodik einleiten könnte.

Schlussfolgerung aus der Bewertung anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien

- (68) Die Kommission kommt angesichts der vorstehenden Feststellungen zu dem Schluss, dass die Kosteneffizienzziele für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg keines der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Bewertungskriterien erfüllen.

Bewertung der Maßnahmen, die Belgien und Luxemburg zur Begründung der Abweichungen von den unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz angeführt haben

- (69) Nach Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 muss die Kommission zudem überprüfen, ob die Abweichungen von den in Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c jenes Anhangs festgelegten Kriterien für die Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich der Kapazität oder für die Durchführung von Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 jener Verordnung notwendig und verhältnismäßig sind. So hat die Kommission überprüft, ob die Abweichungen vom unionsweiten DUC-Trend und vom langfristigen unionsweiten DUC-Trend nur auf zusätzlich für kapazitätsbezogene Maßnahmen angefallene festgestellte Kosten zurückzuführen sind.
- (70) Auf der Grundlage der Berechnungen des Leistungsüberprüfungsgremiums stellt die Kommission fest, dass für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg für das Jahr 2024 im RP3 der Unterschied zwischen den festgestellten Kosten für den Streckenflug und den festgestellten Kosten, die zur Erreichung des unionsweiten DUC-Trends im RP3 veranschlagt werden müssten, bei etwa 8,2 Mio. EUR (EUR 2017) liegt und in Bezug auf den langfristigen unionsweiten DUC-Trend der entsprechende Unterschied bei etwa 43,7 Mio. EUR (EUR 2017) liegt.
- (71) Die Kommission stellt fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf sieben Maßnahmen enthält, die Belgien und Luxemburg als notwendig erachten, um die Kapazitätsziele zu erreichen („kapazitätsbezogene Maßnahmen“), und die ihrer Meinung nach die Abweichungen ihrer Kosteneffizienzziele von den unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kosteneffizienz rechtfertigen.
- (72) Im Nachgang zu den im Beschluss (EU) 2022/2255 getroffenen Feststellungen zu diesen kapazitätsbezogenen Maßnahmen hat die Kommission diese Maßnahmen weiter analysiert.

Maßnahme 1

- (73) Die erste kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 1“) umfasst die für die Aufrechterhaltung einer angemessenen Personaldecke im dritten und vierten Bezugszeitraum (RP3 und RP4) notwendige Einstellung und Ausbildung von Fluglotsen durch skeyes. Belgien und Luxemburg erläutern, dass Maßnahme 1 angesichts der Altersstruktur des ATCO-Personals und der sich daraus ergebenden hohen Anzahl der im RP3 und RP4 zu erwartenden Pensionierungen von zentraler Bedeutung ist. Diese Pensionierungen sind vor allem auf das DISPO-System zurückzuführen (siehe Erwägungsgrund 36).
- (74) Belgien verwies während der eingehenden Prüfung zudem darauf, dass die Anzahl der einsatzbereiten Fluglotsen bei skeyes zum Ende des RP3 ohne die mit Maßnahme 1 geplanten Ausbildungs- und Einstellungstätigkeiten um 15 % sinken dürfte. Dies würde Belgien zufolge zu einem deutlichen Kapazitätsrückgang führen.
- (75) Auf der Grundlage der von Belgien vorgelegten Informationen stimmt die Kommission zu, dass skeyes Fluglotsen ausbilden und einstellen muss, um die ATCO-Personaldecke zu halten und zu vergrößern und um sicherzustellen, dass mit Blick auf die Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung eine angemessene Anzahl von Fluglotsen zur Verfügung steht. Die Kommission stellt jedoch auch fest, dass der Bedarf an einer derart umfangreichen Ausbildung neuer Fluglotsen größtenteils auf das DISPO-System der Frühpensionierung zurückzuführen ist.
- (76) Im überarbeiteten Leistungsplanentwurf wurden etwa 27 Mio. EUR (EUR 2017) und damit höhere Gesamtkosten für die Maßnahme 1 im RP3 angegeben. Verglichen mit dem Leistungsplanentwurf ist für die Kosten der Maßnahme 1 ein nominaler Anstieg von 22,4 % für 2022, von 49,0 % für 2023 und von 36,8 % für 2024 angegeben.
- (77) Belgien rechtfertigt den Kostenanstieg von Maßnahme 1 mit den Folgen der höheren Inflation und mit einer genaueren Schätzung der tatsächlich anfallenden Kosten für Neueinstellungen, da sich der Luftverkehr schneller erholt hat und der Anteil der Fluglotsen in Ausbildung, die ihre Ausbildungszyklen bereits im RP3 abgeschlossen und Prüfungen nicht bestanden haben, größer als erwartet ist. Konkret verweist Belgien darauf, dass skeyes seinen Businessplan vor Einreichung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs aktualisiert hat und jetzt die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen im Umfang seiner maximalen Ausbildungskapazität für die Jahre 2022 bis 2024 plant.

- (78) Die Kommission stellt fest, dass dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf zufolge gleichzeitig die Anzahl der einsatzbereiten Fluglotsen für das Jahr 2024 6 % unter der im Leistungsplanentwurf genannten Anzahl liegt. Die Kommission nimmt an, dass dies darauf zurückzuführen ist, dass wie in Erwägungsgrund 77 erläutert, bei skeyes mehr Fluglotsen in Ausbildung als erwartet ihre Prüfungen nicht bestanden haben.
- (79) Die Kommission verweist darauf, dass die für Maßnahme 1 angegebenen Kostensteigerungen (siehe Erwägungsgrund 76) deutlich über dem Inflationsindex liegen, der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf berücksichtigt wurde. Die Kommission stellt fest, dass die ursprünglich im Leistungsplanentwurf für Maßnahme 1 ausgewiesenen Kosten auf die Ausbildung von Fluglotsen für die Streckendienste von skeyes in der Gebührenzone Belgien-Luxemburg beschränkt waren. Den von Belgien während der eingehenden Prüfung vorgelegten Informationen zufolge gilt der für Maßnahme 1 im überarbeiteten Leistungsplanentwurf ausgewiesene Kostenanstieg jedoch auch für die Ausbildung von Fluglotsen für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug von skeyes. Die Kosten für die An- und Abfluggebührenzone sollten nicht der Maßnahme 1 zugerechnet werden.
- (80) Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass Belgien trotz entsprechender Aufforderung nicht hinreichend erklärt hat, welche Anpassungen zwischen dem Leistungsplanentwurf und dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf hinsichtlich der geplanten ATCO-Ausbildungstätigkeiten und ATCO-Einstellungen bei skeyes für die Streckendienste vorgenommen wurden. Darüber hinaus konnte Belgien keine schlüssige Begründung für die von skeyes je Fluglotsen in der Ausbildung veranschlagten Kosten bei den Streckendiensten und deren große jährliche Schwankungen vorlegen. Angesichts dieser Betrachtungen war es der Kommission nicht möglich, den Anteil des Kostenanstiegs bei Maßnahme 1 (siehe Erwägungsgrund 76) zu quantifizieren, der auf die geplante Erhöhung der Anzahl der Fluglotsen in Ausbildung bei skeyes (siehe Erwägungsgrund 77) bei den Streckendiensten entfällt.
- (81) Selbst bei der Annahme, dass skeyes aufgrund einer höheren Anzahl von Fluglotsen in der Ausbildung in den Jahren 2022 bis 2024 tatsächlich höhere Ausbildungskosten bei den Streckendiensten entstehen, ist die Kommission der Auffassung, dass diese höheren Ausbildungskosten zumindest zu einem erheblichen Teil durch die geringeren Personalkosten aufgefangen werden, die sich aus der geringeren Anzahl eingeplanter und einsatzbereiter ATCO im gleichen Zeitraum ergeben (siehe Erwägungsgrund 78).
- (82) Die Kommission stellt fest, dass die bei Maßnahme 1 entstehenden Kosten faktisch zu einem erheblichen Teil auf das DISPO-System zurückzuführen sind, das Belgien selbst beschlossen hat und auf die bei skeyes tätigen Fluglotsen anwendet. Das DISPO-System führt im RP3 natürlich zu einer größeren Anzahl von Frühpensionierungen von Fluglotsen, deren zeitgleiche Ersetzung durch neue Fluglotsen eine erhebliche operative und finanzielle Belastung für skeyes darstellt. Auf der Grundlage der vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführten Evaluierung und angesichts der zwingenden Notwendigkeit, dass skeyes im RP3 eine sichere und ununterbrochene Kapazität gewährleistet, ist die Kommission alles in allem der Auffassung, dass die Maßnahme 1 zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlich ist. Allerdings konnte Belgien nach Ansicht der Kommission nicht belegen, dass die im Vergleich zum Leistungsplanentwurf erhebliche Kostensteigerung für Maßnahme 1 im überarbeiteten Leistungsplanentwurf — die Folgen der höheren Inflationsprognosen ausgenommen — gerechtfertigt und verhältnismäßig ist. Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der für die Erreichung der Kapazitätsziele für notwendig und verhältnismäßig erachteten Zusatzkosten die im Leistungsplanentwurf ausgewiesenen (realen) Kosten für Maßnahme 1 zu berücksichtigen sind.

Maßnahme 2

- (83) Die zweite kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 2“) besteht darin, dass skeyes sein Flugverkehrsmanagementsystem („ATM“) durch ein einziges integriertes und harmonisiertes Luftraummanagementsystem ersetzt, das von MUAC und der belgischen Verteidigung im Rahmen des sogenannten „Shared Air Traffic Services System 3“ („SAS-3-Projekt“) entwickelt werden soll. Das neue ATM-System von skeyes soll jedoch erst nach Ablauf des RP3 in Betrieb gehen, möglicherweise nicht vor dem Jahr 2030, weshalb für den RP3 nur vorbereitende Tätigkeiten geplant sind.
- (84) Die Maßnahme 2 umfasst auch die zur Hälfte der Nutzungsdauer vorgesehene Modernisierung des bestehenden ATM-Systems von skeyes, die während der Übergangsphase vor der Einführung des neuen ATM-Systems, das aus dem SAS-3-Projekt hervorgehen wird, durchgeführt werden soll. Belgien hat während der eingehenden Prüfung erläutert, dass diese Modernisierung sowohl eine technische als auch eine funktionale Aufrüstung beinhaltet, mit der im RP4 zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden sollen.

- (85) Im überarbeiteten Leistungsplanentwurf wurden etwa 7,4 Mio. EUR (EUR 2017) und damit niedrigere Gesamtkosten für die Maßnahme 2 im RP3 angegeben. Verglichen mit dem Leistungsplanentwurf ist für die Kosten der Maßnahme 2 ein nominaler Rückgang von 1,9 % für 2022, von 9,5 % für 2023 und von 11,9 % für 2024 angegeben. Hierzu hat Belgien klargestellt, dass diese Änderungen den tatsächlichen Wert der von skeyes im Dezember 2021 vertraglich vereinbarten Modernisierung des aktuellen ATM-Systems besser widerspiegeln.
- (86) Belgien hat während der eingehenden Prüfung darauf verwiesen, dass für das neue, aus dem SAS-3-Projekt hervorgehende ATM-System im RP3 keine Abschreibungskosten ausgewiesen würden. Aus den von Belgien vorgelegten Informationen geht jedoch hervor, dass die Kapitalkosten für das „neue ATM-System“ sich bereits im RP3 niederschlagen sollen, obwohl dieses Systems erst mehrere Jahre nach Ablauf des RP3 eingerichtet werden soll.
- (87) Die Kommission ist der Auffassung, dass die geplante Modernisierung und der nachfolgende Austausch des aktuellen ATM-Systems von skeyes aus operativer Sicht als solche gerechtfertigt sind und für die Zwecke der Erreichung der Kapazitätsziele als notwendig erachtet werden können.
- (88) Die Kommission stellt jedoch fest, dass hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung der Maßnahme 2 Zweifel bestehen. So wurde der Kommission während der eingehenden Prüfung von Dritten mitgeteilt, dass skeyes erwäge, sich aus dem SAS-3-Projekt, das die Grundlage für die geplante Entwicklung des neuen ATM-Systems bildet, zurückzuziehen. Die belgischen Behörden haben dieser Information nicht widersprochen, unterstrichen jedoch, dass die Diskussionen über die Zukunft des Projekts zwischen den Beteiligten noch laufen würden. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass Belgien nicht angemessen darstellen konnte, dass das SAS-3-Projekt tatsächlich umgesetzt wird oder es alternative Lösungen geben wird, falls das Projekt nicht zustande kommt.
- (89) Zudem stellt die Kommission fest, dass die Kosten der Maßnahme 2 einen großen Anteil sonstiger Betriebskosten enthalten, vor allem Projektkosten im Zusammenhang mit der Vorbereitung der zur Hälfte der Nutzungsdauer vorgesehenen Modernisierung des bestehenden ATM-Systems und mit dem neuen System. Die Kommission ist der Ansicht, dass solche Betriebskosten dem normalen Betrieb eines ANSP zuzurechnen sind und nicht wie die ATM-Systeme selbst und deren Komponenten direkt der Erreichung der Kapazitätsziele zugerechnet werden können.
- (90) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der für die Erreichung der Kapazitätsziele für notwendig und verhältnismäßig erachteten Zusatzkosten die für Maßnahme 2 zu berücksichtigenden Kosten auf die Abschreibungs- und Kapitalkosten beschränkt werden sollten, die für die zur Hälfte der Nutzungsdauer vorgesehene Modernisierung des ATM-Systems von skeyes entstehen.

Maßnahme 3

- (91) Die dritte kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 3“) bezieht sich auf die Änderung der Allgemeinen Beschäftigungsbedingungen, die seit einer 2019 noch vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie geschlossenen Tarifvereinbarung für bei MUAC tätige Fluglotsen gelten. Die Maßnahme 3 besteht in einer Erhöhung der Gehälter der bei MUAC tätigen Fluglotsen um 10,75 % im Gegenzug für eine flexiblere Arbeitsorganisation.
- (92) Ausgehend von den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Informationen beinhalten die im Zuge der Maßnahme 3 eingeführten Flexibilitätsbestimmungen eine Erhöhung der jährlichen Arbeitszeit für neu eingestelltes ATCO-Personal, neue Vorschriften für die Organisation von Schichtarbeit, die Möglichkeit, Fluglotsen zu zusätzlichen Arbeitstagen zu verpflichten, eine flexiblere Planung der jährlichen Arbeitszeit und des Urlaubs, sowie die Möglichkeit, mit bereits beschäftigten Fluglotsen eine Heraufsetzung des Pensionsalters auf 60 Jahre zu vereinbaren.
- (93) Die Kommission stellt fest, dass der Zweck der Maßnahme 3 im Wesentlichen darin besteht, abhängig von der Verkehrsnachfrage die Verfügbarkeit von Fluglotsen und die Flexibilität der Dienstpläne zu erhöhen. Belgien verwies darauf, dass noch unter vorpandemischen Verkehrsbedingungen mit der Maßnahme 3 die Verspätungen in der Verkehrsflussregelung und damit die Kosten für die Luftraumnutzer verringert werden sollten. Belgien präziserte ferner, dass die Maßnahme 3 MUAC ursprünglich in die Lage versetzen sollte, zusätzliche Schichten für Fluglotsen einzurichten, d. h. 1 050 zusätzliche Schichten im Jahr 2019 und 3 150 zusätzliche Schichten im Jahr 2024.
- (94) In seinen der Kommission vorgelegten Analysen kommt das Leistungsüberprüfungsgremium zu dem Ergebnis, dass mit der Maßnahme 3 MUAC in der Tat in die Lage versetzt wird, in den Jahren 2023 und 2024 zusätzliche Kapazität für Luftraumnutzer bereitzustellen und damit die Maßnahme zur Erreichung der Kapazitätsziele im RP3 beiträgt, sofern das Verkehrsaufkommen mit dem vorpandemischen Niveau vergleichbar ist.

- (95) Im überarbeiteten Leistungsplanentwurf wurden etwa 13,2 Mio. EUR (EUR 2017) und damit höhere Gesamtkosten für die Maßnahme 3 im RP3 angegeben. Verglichen mit dem Leistungsplanentwurf ist für die Kosten der Maßnahme 3 ein nominaler Anstieg von 7,4 % für 2022, von 9,0 % für 2023 und von 9,2 % für 2024 angegeben. Den von Belgien während der eingehenden Prüfung vorgelegten Informationen zufolge sind diese Kostenanstiege auf die die Annahmen übersteigende Inflation zurückzuführen, in deren Folge die Gehälter der bei MUAC tätigen Fluglotsen indiziert wurden.
- (96) Belgien zufolge wurden zum Zeitpunkt ihrer Genehmigung die Kosten der Maßnahme 3, mit der die Personalengpässe bei den Fluglotsen bei MUAC bewältigt werden sollten, genauso hoch veranschlagt wie die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen. Diese Annahmen lassen sich jedoch weder durch Zahlen noch Nachweise zu den Gesamtauswirkungen der Maßnahme 3 auf die Kostenbasis des RP3 belegen. Die Kommission konnte daher nicht überprüfen, ob mit Blick auf denselben Kapazitätsnutzen die Kosten der Maßnahme 3 im RP3 genauso hoch waren wie die Kosten, die MUAC für die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen entstanden wären.
- (97) Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die von Belgien und Luxemburg für die Maßnahme 3 vorgelegten Kosten gerechtfertigt und mit dem sich daraus ergebenden Nutzen für Luftraumnutzer vereinbar sind, wie beispielsweise die Vermeidung von ATFM-Verspätungen und entsprechender nachteiliger Auswirkungen operativer und finanzieller Art für die Luftraumnutzer, einschließlich Fluggäste, und auf die Umwelt.
- (98) So verweist das Leistungsüberprüfungsgremium darauf, dass das in Maßnahme 3 enthaltene Beschäftigungspaket MUAC in die Lage versetzte, die Kapazitätsleistung im ersten Jahr seiner Umsetzung (2019) deutlich zu steigern, wodurch etwa 30 Mio. EUR an indirekten Kosten aus den ATM-Verspätungen für die Luftraumnutzer eingespart werden konnten. Das Leistungsüberprüfungsgremium führt weiter aus, dass in den Jahren 2020 und 2021 das Verkehrsaufkommen infolge der durch die COVID-19-Pandemie verursachten außergewöhnlichen Umstände deutlich zurückging, wodurch die mit Maßnahme 3 eingeführten zusätzlichen Flexibilitätsbestimmungen überflüssig wurden. Das Leistungsüberprüfungsgremium ist jedoch der Auffassung, dass MUAC die Auswirkungen der Maßnahme 3 in den Jahren 2020 und 2021 angemessen in den Griff bekommen hatte, da aus dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf hervorgeht, dass einige zusätzliche Schichten aus dem Jahr 2020 und im ersten Quartal 2021 auf den Rest des RP3 ohne Zusatzkosten verschoben wurden. Das Leistungsüberprüfungsgremium kommt zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme 3 aus Kapazitätsgründen im RP3 insgesamt gerechtfertigt und geeignet ist, in Zeiten hoher Verkehrsnachfrage die Verfügbarkeit von Ressourcen zu erhöhen und die verfügbare Kapazität zu maximieren.
- (99) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass Maßnahme 3 für die Erreichung der Kapazitätsziele notwendig ist und deren Kosten angesichts der positiven operativen Effekte auf die Kapazitätsbereitstellung verhältnismäßig sind.

Maßnahme 4

- (100) Die vierte kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 4“) besteht in einem verbesserten nachbetrieblichen Analyseverfahren, das von MUAC unter Einsatz der dazugehörigen Instrumente und „Business Intelligence“-Systeme eingerichtet wird. Belgien und Luxemburg verweisen darauf, dass der Zweck der Maßnahme 4, auf die im überarbeiteten Leistungsplan als „PABI-Projekt“ Bezug genommen wird, darin besteht, die Planung des täglichen Betriebs von MUAC weiter zu optimieren.
- (101) Ausgehend von den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Informationen sollte die Maßnahme 4 dazu beitragen, die künftige Verkehrsnachfrage zu bewältigen und unnötige Betriebsbeschränkungen für Luftraumnutzer (eine sogenannte Überregulierung), die zu ATFM-Verspätungen führen, zu vermeiden. Die Kommission stellt fest, dass den Angaben Belgiens zufolge mit der Maßnahme 4 bereits im Jahr 2022 begonnen werden sollte, auch wenn diese Information von Belgien während der eingehenden Prüfung nicht ausdrücklich bestätigt wurde.
- (102) Mit Blick auf die vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführte Evaluierung stimmt die Kommission zu, dass die im Rahmen von Maßnahme 4 vorgelegten operativen Analysefähigkeiten zu einer optimalen Nutzung der verfügbaren Ressourcen beitragen, sodass den Luftraumnutzern besonders in Zeiten hoher Verkehrsnachfrage eine größtmögliche Kapazität zur Verfügung gestellt wird.
- (103) Die Gesamtkosten der Maßnahme 4 belaufen sich auf etwa 0,9 Mio. EUR (EUR 2017) im RP3 und sind gegenüber dem 2021 vorgelegten Leistungsplanentwurf unverändert. Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium die Kosten der Maßnahme 4 überprüft und für gerechtfertigt befunden hat.

- (104) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass Maßnahme 4 für die kontinuierliche Erreichung der Kapazitätsziele notwendig ist und dass die Kosten der Maßnahme 4 angesichts des mit diesen Zielen verfolgten strukturellen und operativen Nutzens verhältnismäßig sind.

Maßnahme 5

- (105) Die fünfte kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 5“) bezieht sich auf die Erstausbildung neuer Fluglotsen beim MUAC-Brüssel-Sektor. Aus dem überarbeiteten Leistungsplanentwurf geht hervor, dass die in Maßnahme 5 enthaltenen Tätigkeiten für die Fluglotseausbildung an eine externe Ausbildungsorganisation in Frankreich ausgliedert wurden.
- (106) Belgien erläutert hierzu, dass die fortgesetzte Einstellung von Fluglotsen und deren Ausbildung durch MUAC zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen im RP3 und darüber hinaus notwendig ist. Auf der Grundlage der von Belgien vorgelegten Informationen stimmt die Kommission zu, dass MUAC neue Fluglotsen ausbilden muss, um die ATCO-Personaldecke zu halten und zu vergrößern und um sicherzustellen, dass mit Blick auf die Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung eine angemessene Anzahl von Fluglotsen zur Verfügung steht.
- (107) Die Gesamtkosten der Maßnahme 5 liegen im RP3 bei etwa 14,2 Mio. EUR (EUR 2017). Während der eingehenden Prüfung legte Belgien eine Aufschlüsselung der Kosten der Maßnahme 5 vor, die sich auf die Personalkosten der Fluglotsen in Ausbildung, die Kosten für Simulatorpiloten und die von den Ausbildungsorganisationen berechneten Kosten aufteilen. Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium die Kosten der Maßnahme 5 überprüft und für gerechtfertigt befunden hat.
- (108) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass Maßnahme 5 für die Erreichung der Kapazitätsziele notwendig ist und deren Kosten angesichts der operativen Effekte auf die Kapazitätsbereitstellung verhältnismäßig sind.

Maßnahme 6

- (109) Die sechste kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 6“) umfasst die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen für den MUAC-Brüssel-Sektor zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im RP3 und darüber hinaus.
- (110) Den Informationen im überarbeiteten Leistungsplanentwurf zufolge soll die Anzahl der Fluglotsen im RP3 von 106 auf 119 deutlich steigen. Belgien teilt mit, dass das zusätzliche ATCO-Personal erhöhte Sektoröffnungszeiten und eine größere operative Flexibilität ermöglicht. Vor dem Hintergrund der von Belgien vorgelegten Informationen und mit Blick auf die Erreichung der Kapazitätsziele hält auch die Kommission die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen durch MUAC für notwendig.
- (111) Die Gesamtkosten der Maßnahme 6 liegen im RP3 bei etwa 4,4 Mio. EUR (EUR 2017). Die Kosten beziehen sich auf die Gehälter der zusätzlichen Fluglotsen, die im RP3 ihren Dienst antreten. Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium die Kosten der Maßnahme 6 überprüft und für gerechtfertigt befunden hat.
- (112) Daher hält die Kommission die Maßnahme 6 für die Erreichung der Kapazitätsziele für notwendig und deren Kosten angesichts der operativen Effekte auf die Kapazitätsbereitstellung für verhältnismäßig.

Maßnahme 7

- (113) Die siebte kapazitätsbezogene Maßnahme („Maßnahme 7“) gilt der Entwicklung eines neuen Personalplanungssystems bei MUAC zur Unterstützung der Umsetzung neuer betrieblicher Anforderungen. Die Maßnahme 7 umfasst die Entwicklung eines neuen Rahmens für die Personalplanung, ein modernes Instrument für die Erstellung von Dienstplänen und sonstige Instrumente für die Personalplanung, die für die Umsetzung neuer betrieblicher Anforderungen benötigt werden.
- (114) Vor dem Hintergrund der vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführten Evaluierung ist die Kommission ebenfalls der Auffassung, dass die durch das neue Personalplanungssystem erzielten Effizienzgewinne zu einer besseren betrieblichen Leistung und zu einer größeren Effizienz bei der Dienstleistungserbringung beitragen werden.

- (115) Die Gesamtkosten der Maßnahme 7 liegen im RP3 bei etwa 0,8 Mio. EUR (EUR 2017). Die Kommission stellt fest, dass das Leistungsüberprüfungsgremium die Kosten der Maßnahme 7 überprüft und für gerechtfertigt befunden hat.
- (116) Daher hält die Kommission die Maßnahme 7 für die Erreichung der Kapazitätsziele für notwendig und deren Kosten angesichts der operativen Effekte auf die Kapazitätsbereitstellung für verhältnismäßig.

Die Gesamtwirkung der von Belgien und Luxemburg vorgelegten kapazitätsbezogenen Maßnahmen

- (117) Die Kommission hat die sieben von Belgien und Luxemburg vorgelegten kapazitätsbezogenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Gesamtwirkung weiter analysiert und bewertet, ob die zeitgleiche Umsetzung all dieser Maßnahmen für die Erreichung der lokalen Leistungsziele im Bereich der Kapazität notwendig ist.
- (118) Unter Verweis auf die Ergebnisse des Leistungsüberprüfungsgremiums stellt die Kommission fest, dass die sieben kapazitätsbezogenen Maßnahmen zusammen betrachtet im Hinblick auf ihr erwartetes operatives Gesamtergebnis und die sich daraus ergebende Gesamtwirkung auf die Kapazitätsbereitstellung geeignet und gerechtfertigt sind. Der Analyse des Leistungsüberprüfungsgremiums zufolge versetzt die kombinierte Umsetzung dieser Maßnahmen skeyes und MUAC in die Lage, die prognostizierten Verkehrsaufkommen bei Spitzen in der Verkehrsnachfrage effektiv zu bewältigen und gleichzeitig die Flexibilität und Resilienz der Dienstleistung im Falle unvorhersehbarer oder volatiler Umstände zu stärken. Das Leistungsüberprüfungsgremium bestätigt zudem, dass die Umsetzung dieser kapazitätsbezogenen Maßnahmen zusammengenommen in den noch verbleibenden Monaten des RP3 zu keinen Überkapazitäten bei den Flugsicherungsdiensten im Luftraum von Belgien und Luxemburg führt ⁽²²⁾. Schließlich verweist das Leistungsüberprüfungsgremium darauf, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf dargelegten Maßnahmen für die Ausbildung und Einstellung zusätzlicher Fluglotsen die organisatorischen und technischen Maßnahmen zur Stärkung der Kapazitätsbereitstellung ergänzen.

Schlussfolgerungen zu den Maßnahmen, die Belgien und Luxemburg zur Begründung der Abweichungen von den unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz angeführt haben

- (119) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium kommt die Kommission vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 71 bis 118 zu dem Schluss, dass die von Belgien und Luxemburg für die Maßnahmen 1 und 2 vorgelegten Kosten für die Erreichung der Kapazitätsziele nur zum Teil notwendig und verhältnismäßig sind, während für die Maßnahmen 3 bis 7 die vorgelegten Kosten für die Erreichung dieser Ziele vollständig notwendig und verhältnismäßig sind.
- (120) Der nachstehenden Tabelle ist zu entnehmen, welchen Anteil die kapazitätsbezogenen Maßnahmen damit an der Abweichung von den unionsweiten DUC-Trends mit Blick auf das relevante Jahr, d. h. 2024, jeweils haben (siehe Erwägungsgrund 70).

Von Belgien und Luxemburg vorgelegte kapazitätsbezogene Maßnahmen	Anteil an der Abweichung von den unionsweiten DUC-Trends für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg (EUR 2017) unter Berücksichtigung der von der Kommission für die Erreichung der Kapazitätsziele als notwendig und verhältnismäßig erachteten Kosten
Maßnahme 1	7,7 Mio. EUR ⁽²³⁾
Maßnahme 2	0,3 Mio. EUR ⁽²⁴⁾
Maßnahme 3	4,4 Mio. EUR
Maßnahme 4	0,3 Mio. EUR
Maßnahme 5	4,7 Mio. EUR

⁽²²⁾ Auf der Grundlage der Annahmen für das Verkehrsaufkommen in der Eurocontrol „STATFOR-Base“-Prognose vom Oktober 2021.

⁽²³⁾ Betrag, der dem Anteil der Kosten von Maßnahme 1 entspricht, den die Kommission vor dem Hintergrund von Erwägungsgrund 82 für die Erreichung der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität als notwendig und verhältnismäßig erachtet.

⁽²⁴⁾ Betrag, der dem Anteil der Kosten von Maßnahme 2 entspricht, den die Kommission vor dem Hintergrund von Erwägungsgrund 90 für die Erreichung der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität als notwendig und verhältnismäßig erachtet.

Maßnahme 6	1,5 Mio. EUR
Maßnahme 7	0,3 Mio. EUR
Gesamt	19,2 Mio. EUR

- (121) Wie in der Tabelle in Erwägungsgrund 120 dargestellt, rechtfertigen die kapazitätsbezogenen Maßnahmen die Mehrkosten von 19,2 Mio. EUR (EUR 2017) gegenüber den unionsweiten DUC-Trends. Diese Mehrkosten liegen über der geschätzten Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend im RP3 von 8,2 Mio. EUR (EUR 2017), jedoch unter der geschätzten Abweichung von 43,7 Mio. EUR (EUR 2017) vom langfristigen unionsweiten DUC-Trend. Damit verbleibt für Belgien und Luxemburg immer noch eine nicht begründete Abweichung von 24,5 Mio. EUR (EUR 2017) gegenüber dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend.
- (122) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium von Belgien und Luxemburg nicht erfüllt wird.
- (123) Zudem stellt die Kommission fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf von Belgien und Luxemburg keine Umstrukturierungsmaßnahmen enthält, die eine Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend oder vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend entsprechend dem in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterium rechtfertigen würden.

Abschließende Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele

- (124) Vor dem Hintergrund der in den Erwägungsgründen 22 bis 123 durchgeführten Bewertung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Kosteneffizienzziele für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg mit den unionweit geltenden Leistungszielen nicht vereinbar sind.

FESTSTELLUNGEN ZU DER NACH ANHANG IV NUMMER 2 DER DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/317 DURCHGEFÜHRTE ÜBERPRÜFUNG DER ÜBERARBEITETEN LEISTUNGSZIELE

Überarbeitete Leistungsziele für den Bereich der Kosteneffizienz für den An- und Abflug — Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317

- (125) In dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 verwies die Kommission auf ihre Bedenken hinsichtlich der von Belgien und Luxemburg im Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen an- und abflugbezogenen Kosteneffizienzziele. Die Kosteneffizienzziele gelten nur für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug am Flughafen Brüssel. In jenem Durchführungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass Belgien diese Ziele näher begründen oder nach unten korrigieren sollte.
- (126) Die Kommission stellt fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf verbesserte an- und abflugbezogene Kosteneffizienzziele für Belgien für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 enthält, darunter eine Reduzierung der realen festgestellten Kosten für diese Kalenderjahre. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der Trend bei den festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit mit + 4,5 % im RP3 trotzdem nach wie vor über dem Trend bei den streckenbezogenen festgestellten Kosten je Leistungseinheit von + 1,9 % im RP3 und über dem tatsächlichen an- und abflugbezogenen DUC-Trend von + 0,5 % im RP2 liegt. Zudem stellt die Kommission fest, dass die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug am Flughafen Brüssel mit einer geschätzten Marge von 55 % nach wie vor deutlich über dem Mittelwert der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit der relevanten Flughafen-Vergleichsgruppe liegen.

- (127) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 125 und 126 zieht daher die Kommission den Schluss, dass die von Belgien vorgeschlagenen und überarbeiteten Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug nach wie vor Anlass zu Bedenken geben. Die Kommission wiederholt daher ihre im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 dargelegte Ansicht, dass Belgien für diese Ziele eine angemessene Begründung vorlegen oder diese nach unten korrigieren sollte.

Anreizregelungen für die Erreichung der Leistungsziele für den Bereich der Kosteneffizienz — Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317

- (128) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass Belgien und Luxemburg ihre Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele dahingehend überarbeiten müssen, 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 stellt fest, dass Belgien und Luxemburg in ihrem überarbeiteten Leistungsplanentwurf diese Anreizregelungen in keiner Weise verändert haben.
- (129) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die von Belgien und Luxemburg im überarbeiteten Leistungsplanentwurf dargelegten Anreizregelungen weiterhin Anlass zu Bedenken geben. Daher wiederholt die Kommission ihre Ansicht, dass Belgien und Luxemburg ihre Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele dahingehend überarbeiten müssen, dass der maximale finanzielle Nachteil, der sich aus diesen Anreizregelungen ergibt, so hoch festgesetzt wird, dass er sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird. Nach Auffassung der Kommission sollten die überarbeiteten Anreizregelungen zu einem maximalen finanziellen Nachteil von mindestens 1 % der festgestellten Kosten führen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (130) Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen sollten Belgien und Luxemburg Behebungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ergreifen. Diese Behebungsmaßnahmen sollten Belgien und Luxemburg in die Lage versetzen, die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den Bereich der Kosteneffizienz für den RP3 herzustellen, was ausgehend von der Bewertung durch die Kommission in diesem Beschluss einer Reduzierung der festgestellten Kosten für die Streckengebührezone Belgien-Luxemburg um 24,5 Mio. EUR in realen Preisen von 2017 entspräche.
- (131) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Belgien beabsichtigt, eine Compliance-Überprüfung der Leistung von skeyes und MUAC durchzuführen, zu der sie die Kommissionsdienststellen als Beobachter eingeladen hat. Die Kommission geht davon aus, dass diese Compliance-Überprüfung Belgien bei der Ausarbeitung eines endgültigen Leistungsplanentwurfs unterstützen wird, der die Behebungsmaßnahmen berücksichtigen sollte. Sollten sich bei dieser Compliance-Überprüfung neue Erkenntnisse ergeben, beabsichtigt die Kommission diese zu berücksichtigen.
- (132) Einige von Belgien und Luxemburg nach diesem Beschluss ergriffene Behebungsmaßnahmen entfalten aufgrund ihrer Art ihre vollständige Wirkung möglicherweise noch nicht im RP3. Trotzdem sollten Belgien und Luxemburg mit ihrer Durchführung noch im RP3 auf der Grundlage der in ihren endgültigen Leistungsplanentwürfen festzulegenden verbindlichen Zusagen beginnen, auch wenn diese Maßnahmen erst im darauffolgenden Bezugszeitraum zu Verbesserungen bei der Kosteneffizienz führen.
- (133) Die Behebungsmaßnahmen sollten im Rahmen des endgültigen Leistungsplanentwurfs ergriffen und nach Artikel 15 Absatz 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Beschlusses vorgelegt werden. Diese endgültigen Leistungsplanentwürfe sollten von Belgien und Luxemburg auf nationaler Ebene einzeln angenommen werden, da die Festlegung der Leistungsziele auf FABEC-Ebene infolge des Rückzugs von Frankreich, Deutschland und den Niederlanden aus dem überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf (wie in Erwägungsgrund 6 erläutert) eingestellt worden war.
- (134) Angesichts der in diesem Beschluss getroffenen Feststellungen sollten Belgien und Luxemburg vor allem die folgenden Fragen in geeigneter Weise angehen:
- a) Nicht korrekte Anwendung der jeweiligen Rechtsvorschriften zur Teilung des Verkehrsrisikos, zur Teilung des Kostenrisikos und zu den Anreizregelungen in Bezug auf MUAC (siehe Erwägungsgründe 46 und 47);

- b) Aufforderung an die nationalen Aufsichtsbehörden, zu überprüfen, dass die im RP2 angelasteten Kosten für gestrichene und verspätete Anlageinvestitionen den Luftraumnutzern nicht doppelt angelastet werden, wenn diese Investitionen erst zu einem späteren Zeitpunkt getätigt werden (siehe Erwägungsgründe 48 und 49);
 - c) nicht korrekte Finanzierungsvereinbarungen über die Kosten, die für in grenzüberschreitenden Bereichen erbrachte Dienste entstanden sind (siehe Erwägungsgründe 56 bis 62);
 - d) nicht korrekte Zuweisung der Anflugkosten zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug und den An- und Abflug in Bezug auf skeyes (siehe Erwägungsgründe 63 bis 67);
 - e) keine angemessenen Begründungen für zu hohe Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug durch Belgien (siehe Erwägungsgründe 125, 126 und 127);
 - f) nicht korrekte Höhe der maximalen finanziellen Nachteile in den Anreizregelungen von Belgien und Luxemburg zur Unterstützung der Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele (siehe Erwägungsgründe 128 und 129).
- (135) Der Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum hat keine Stellungnahme abgegeben. Ein Durchführungsrechtsakt wurde nicht für nötig befunden und der Vorsitz legte den Entwurf des Durchführungsrechtsakts dem Berufungsausschuss zur weiteren Beratung vor. Der Berufungsausschuss hat keine Stellungnahme abgegeben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Belgien und Luxemburg müssen zur Erreichung der Kohärenz der nationalen Leistungsziele für den Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Kosteneffizienzzielen für den dritten Bezugszeitraum Behebungsmaßnahmen festlegen und diese der Kommission binnen drei Monate nach Erlass dieses Beschlusses mitteilen.
- (2) Belgien und Luxemburg müssen mit der Durchführung dieser Behebungsmaßnahmen bei skeyes und der Bezirkskontrollstelle Maastricht („Maastricht Upper Area Control Centre“, MUAC) im RP3 beginnen. Diese Maßnahmen müssen dazu führen, dass die festgestellten Kosten für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg so weit gesenkt werden, dass die Kohärenz der nationalen Leistungsziele für den Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Kosteneffizienzzielen hergestellt wird. Der entsprechende Betrag wird von Belgien und Luxemburg auf der Grundlage der Ergebnisse der in Erwägungsgrund 131 dieses Beschlusses genannten Compliance-Überprüfung genauer festgelegt und von der Kommission im Rahmen der von ihr nach Artikel 15 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 durchgeführten Bewertung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dieser Compliance-Überprüfung geprüft. Die Behebungsmaßnahmen müssen zu einer Reduzierung der Betriebskosten von skeyes und MUAC führen.
- (3) Bei der Festlegung der Behebungsmaßnahmen können Belgien und Luxemburg auch die im Anhang vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen berücksichtigen.
- (4) Belgien und Luxemburg müssen in ihre jeweiligen Leistungspläne Angaben dazu aufnehmen, anhand derer sich feststellen lässt, ob skeyes und MUAC die Behebungsmaßnahmen effektiv umsetzen.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien und an das Großherzogtum Luxemburg gerichtet.

Brüssel, den 16. Juni 2023

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

VORGESCHLAGENE ZUSÄTZLICHE MAßNAHMEN

Belgien und Luxemburg können zur Behebung der Inkohärenz der Kosteneffizienzziele für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den Bereich der Kosteneffizienz die folgenden Maßnahmen ergreifen:

- (1) Änderung der in Belgien geltenden DISPO-Regelung für die funktionale Verfügbarkeit zur Reduzierung der Auswirkungen dieser Regelung auf die Kostenbasis der Gebührenzone Belgien-Luxemburg;
 - (2) Verzicht auf den Eigenkapitalertrag von skeyes, der als Teil der Kapitalkosten berechnet werden soll;
 - (3) außergewöhnliche Kostenreduzierung als Rückerstattung etwaiger Überschüsse aus dem Jahr 2022 an die Luftraumnutzer, die sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos oder aus der Differenz zwischen den festgestellten und tatsächlichen Kosten ergeben.
-