



2024/1688

17.6.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1688 DER KOMMISSION

vom 12. Juni 2024

zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029)

(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 a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die detaillierten Anforderungen an die Annahme unionsweit geltender Leistungsziele durch die Kommission in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz sind in Artikel 9 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission ⁽²⁾ festgelegt.
- (2) Nach Artikel 9 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 müssen die unionsweit geltenden Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4), der die Kalenderjahre 2025 bis einschließlich 2029 abdeckt, vor dem 1. Juni 2024 angenommen werden, sodass den Mitgliedstaaten Zeit für die Ausarbeitung von Leistungsplänen bleibt, die der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt werden sollten.
- (3) Zur Anhörung der Beteiligten nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und sonstiger relevanter Personen und Organisationen sowie, im Hinblick auf Sicherheitsaspekte, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency, EASA), und um die unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4 vorzubereiten, veröffentlichte die Kommission indikative unionsweit geltende Leistungszielbereiche. Diese indikativen unionsweit geltenden Leistungszielbereiche wurden mit dem Beschluss (EU) 2023/2481 der Kommission ⁽³⁾ auf der Grundlage der Empfehlungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 benannten Leistungsüberprüfungsgremiums (Performance Review Body, PRB) förmlich festgelegt. Die von der Kommission mit Unterstützung des PRB durchgeführten Konsultationstätigkeiten zu den unionsweit geltenden Leistungszielbereichen umfassten eine Sitzung der Beteiligten am 8. November 2023 und eine Online-Umfrage, die vom 4. Oktober 2023 bis zum 1. Dezember 2023 geschaltet war.
- (4) Das PRB legte der Kommission im März 2024 seinen Abschlussbericht über die vorgeschlagenen unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4 vor. In diesem Bericht werden die Annahmen, Begründungen und Analysen, die den vorgeschlagenen Zielen zugrunde liegen, sowie die damit verbundenen Basiswerte, Warnschwellen und Vergleichsgruppen ausführlich dargelegt. Auch werden in dem Bericht die Ergebnisse der in Erwägungsgrund 3 genannten Konsultation der Beteiligten dargelegt. Das PRB stützte sich in seinem Bericht auf die jüngsten Verkehrsprognosen für den RP4, die vom „Statistics and Forecast Service“ (STATFOR) von Eurocontrol zur Verfügung gestellt wurden.

⁽¹⁾ ABL L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 (ABL L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽³⁾ Beschluss (EU) 2023/2481 der Kommission vom 10. November 2023 zur Festlegung indikativer Zielbereiche für die unionsweit geltenden Leistungsziele für das Flugverkehrsmanagementnetz im vierten Bezugszeitraum (2025-2029), (ABL L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj>).

- (5) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4 wurden anhand der Beiträge des PRB, des Netzmanagers, der EASA und der nationalen Aufsichtsbehörden sowie unter Berücksichtigung der Konsultationen der Beteiligten in diesem Beschluss festgelegt.
- (6) Dieser Beschluss erstreckt sich auf den geografischen Anwendungsbereich des Leistungssystems und der Gebührenregelung, d. h. auf die Mitgliedstaaten sowie auf Norwegen und die Schweiz. Für die Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4 und der zugehörigen Basiswerte wurden Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) und Dienststeinheiten auf der Grundlage der im Februar 2024 veröffentlichten „STATFOR-Base“-Verkehrsprognose herangezogen. Diesen Strecken-Verkehrsprognosen zufolge ist unionsweit im Jahr 2024 mit 9 552 000 IRF-Bewegungen und 128 933 200 Dienststeinheiten, im Jahr 2025 mit 9 787 000 IFR-Bewegungen und 133 040 200 Dienststeinheiten, im Jahr 2026 mit 10 004 000 IFR-Bewegungen und 136 927 200 Dienststeinheiten, im Jahr 2027 mit 10 209 000 IFR-Bewegungen und 140 566 200 Dienststeinheiten, im Jahr 2028 mit 10 430 000 IFR-Bewegungen und 144 385 200 Dienststeinheiten und im Jahr 2029 mit 10 594 000 IFR-Bewegungen und 147 464 200 Dienststeinheiten zu rechnen.
- (7) Die unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich der Sicherheit, gemessen als Mindestniveau für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, das von für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zugelassenen Anbietern von Flugsicherungsdiensten (Air Navigation Service Providers, ANSP) erreicht werden muss, sollten dazu führen, dass die ANSP in ihrer Sicherheitsleistung über die Einhaltung der Mindestanforderungen an ihre Sicherheitsmanagementsysteme hinausgehen. Das Niveau dieser Leistungsziele sollte unter Berücksichtigung der tatsächlichen und angestrebten Leistung im wesentlichen Leistungsbereich der Sicherheit im dritten Bezugszeitraum (RP3) und der im RP4 angesichts der jüngsten regulatorischen und betrieblichen Entwicklungen erforderlichen weiteren Verbesserungen festgelegt werden.
- (8) Darüber hinaus sollten den wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen dem wesentlichen Leistungsbereich der Sicherheit und den anderen wesentlichen Leistungsbereichen des Leistungssystems und der Gebührenregelung Rechnung getragen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Sicherheitsmanagement als Kontrollmechanismus dient, der sicherstellt, dass exogene oder endogene Faktoren, die sich auf die Sicherheit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten auswirken, ordnungsgemäß ermittelt und angegangen werden. Daher sollte ein besonderer Schwerpunkt auf die weitere Verbesserung der Fähigkeiten im Bereich des Managements von Sicherheitsrisiken gelegt werden, für das — ähnlich wie im RP3 — ein ehrgeizigeres angestrebtes Leistungsniveau als für die anderen Bereiche des Sicherheitsmanagements gelten sollte.
- (9) Die Methodik, die der Messung des wesentlichen Leistungsindikators für die Effektivität des Sicherheitsmanagements zugrunde liegt, wurde von der EASA im Hinblick auf den RP4 aktualisiert. Mit der angepassten Methodik soll die Angleichung an die einschlägigen bewährten Verfahren der Branche unter Berücksichtigung regulatorischer und technischer Entwicklungen sichergestellt werden. Somit sind die Bedingungen, die die ANSP erfüllen müssen, um einen als „Umsetzungsniveau“ definierten und von „A“ bis „D“ reichenden Zielwert für die Effektivität des Sicherheitsmanagements zu erreichen, im Vergleich zum RP3 strenger geworden. Aufgrund dieser Änderungen sind die Sicherheitsleistungsziele für den RP3 und den RP4 nicht direkt vergleichbar.
- (10) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4 im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, gemessen als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, sollten die Agenda der Union für den Grünen Deal widerspiegeln. Die Union hat mit der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ den rechtlichen Rahmen geschaffen, um bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Deshalb sollten alle Wirtschaftszweige, auch der Luftverkehr, zur erforderlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen. Für das Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM) bedeutet dies, dass Flugineffizienzen, die zu einem übermäßigen Kraftstoffverbrauch und zu übermäßigen Treibhausgasemissionen führen, wirksam angegangen werden sollten. Dies sollte auch geeignete operative Maßnahmen zur Minderung von Ineffizienzen aufgrund von Faktoren, die sich der Kontrolle der ANSP entziehen, wie Wetterbedingungen und für den Verkehr gesperrte Gefahrengebiete, umfassen.

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (11) Bei der Festlegung der Höhe der unionsweit geltenden Umweltsleistungsziele für den RP4 sollte die in diesem wesentlichen Leistungsbereich erzielte historische Leistung ebenso berücksichtigt werden wie der geschätzte Nutzen aus den Maßnahmen, die in dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (European Route Network Improvement Plan, ERNIP) im Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission⁽⁵⁾ festgelegt sind, und die Folgen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine auf die Luftverkehrsströme im Luftraum.
- (12) Darüber hinaus sollte der Wechselbeziehung zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt und Kapazität Rechnung getragen werden. Die Analyse des PRB zeigt, dass Umwelt- und Kapazitätsleistung eng miteinander verknüpft sind. Daher lassen sich gezielte Verbesserungen der horizontalen Flugeffizienz im RP4 nur erreichen, wenn auch die ANSP bestehende Kapazitätsengpässe wirksam beheben, die die Verfügbarkeit des Luftraums für die Nutzer einschränken und durch die Umgehung überlasteter Gebiete zu suboptimalen Flugwegen führen.
- (13) Da die von den ANSP zu ergreifenden operativen Maßnahmen, aber auch die Vorteile, die sich aus den im Rahmen des ERNIP geplanten Maßnahmen ergeben, im RP4 schrittweise zum Tragen kommen werden, und angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums im RP4 mit möglichen Auswirkungen auf die Komplexität des Flugbetriebs, sollte die Umweltsleistung im RP4 gezielt durch einen schrittweisen Ansatz verbessert werden, wobei auch die Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Luftverkehrsströme in bestimmten Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind.
- (14) Angesichts der in Erwägungsgrund 12 dargelegten wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Umwelt und in Anbetracht der Bedeutung, die der Verringerung der Umweltauswirkungen des ATM bei der Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals der Union zukommt, sollten die unionsweit geltenden Kapazitätsleistungsziele für den RP4, gemessen als durchschnittliche, auf Flugsicherungsdienste zurückzuführende ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug, auf einem Niveau festgelegt werden, das eine angemessene Dienstqualität für die Nutzer gewährleistet.
- (15) Die unionsweit geltenden Kapazitätsziele für den RP4 sollten insbesondere die rasche und effektive Behebung der seit Langem bestehenden Engpässe bei den ATM-Kapazitäten, mit denen bestimmte ANSP konfrontiert sind, unterstützen. Solche Kapazitätsprobleme wurden seit dem zweiten Bezugszeitraum (RP2, 2015-2019) festgestellt und sind im Zuge der COVID-19-Krise wieder zutage getreten, was in vielen Fällen zu einer spürbaren Verringerung oder Aussetzung der Ausbildung neuer Fluglotsen selbst bei den Bezirkskontrollstellen (Area Control Centres, ACC) führte, in denen die Anzahl der Fluglotsen (Air Traffic Controller, ATCO) historisch bei Weitem nicht mit der Verkehrsnachfrage mithalten konnte. Daher reichten die ATM-Kapazitäten in einigen Gebieten der Union, insbesondere in einer begrenzten Zahl von ACC im Kerngebiet Europas, nicht aus, um den sich nach dem erheblichen Verkehrsrückgang während der COVID-19-Pandemie erholenden Luftverkehr zu bewältigen.
- (16) Darüber hinaus sollten die veränderte Verkehrssituation infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine berücksichtigt werden, die aufgrund einer Verlagerung der Verkehrsströme zu einem erheblichen Anstieg der Anzahl der Flüge in bestimmten Mitgliedstaaten geführt haben. Diese Situation stellt eine Herausforderung für die betreffenden ANSP dar, die auch im RP4 ein hohes und wachsendes Verkehrsaufkommen bewältigen müssen. Die beobachtete Verdichtung der Verkehrsströme in bestimmten Gebieten wird durch die Schließung bestimmter Teile des von den Mitgliedstaaten in der Nähe der Grenze zur Ukraine kontrollierten Luftraums für den zivilen Luftverkehr weiter verschärft.

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (17) Schließlich sollten die Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung der ANSP berücksichtigt werden, die bereits in den in Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 genannten Europäischen Netzbetriebsplan (European Network Operations Plan, NOP) aufgenommen wurden. Die letzte verfügbare Ausgabe des NOP für den Zeitraum 2023-2027 ⁽⁶⁾ enthält Kapazitätsverbesserungen durch die meisten ACC, die in der Vergangenheit erheblich zu ATFM-Verspätungen im Streckenflug beigetragen haben, darunter auch die Einführung modernster ATM-Systeme und fortgeschrittener ATC-Tools. Auf der Grundlage der verfügbaren Analyse werden diese Investitionen die Leistungsfähigkeit der betreffenden ACC im Laufe des RP4 erheblich verbessern. Im RP4 werden auch spezifische betriebliche Vorteile aus den ATM-Funktionen des in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/116 der Kommission ⁽⁷⁾ festgelegten ersten gemeinsamen SESAR-Vorhabens (Common Project One) erwartet, das während des RP4-Zeitraums eingeführt wird.
- (18) Laut dem in Erwägungsgrund 17 genannten NOP dürfte eine Reihe von ACC insbesondere aufgrund der nach wie vor unzureichenden ATCO-Personalausstattung vor Herausforderungen stehen, wenn es darum geht, die prognostizierten Verkehrsnachfrage in den ersten Jahren des RP4 gerecht zu werden. Die betreffenden ANSP sollten alle ihnen zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreifen, um die festgestellten strukturellen Kapazitäts- und Personalprobleme anzugehen und damit verbundene negative Auswirkungen auf die Netzleistung so gering wie möglich zu halten. Die unionsweit geltenden Kapazitätsleistungsziele beruhen auf der Annahme, dass bis zum Ende des RP3 Fortschritte bei der Behebung von Kapazitätsengpässen erzielt werden und dass die ANSP während des RP4 erhebliche zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stellen werden, wobei der Schwerpunkt auf den ersten Jahren liegt.
- (19) Ist ein Mitgliedstaat aufgrund der in Erwägungsgrund 16 genannten Verlagerung der Verkehrsströme infolge des Krieges in der Ukraine mit einem erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen und einem deutlich komplizierteren Flugbetrieb konfrontiert, ist es in dieser Situation für den betreffenden Mitgliedstaat schwerer, die unionsweit geltenden Leistungsziele für die Kapazität einzuhalten. Daher sollte der betreffende Mitgliedstaat in seinem Leistungsplanentwurf angemessene Informationen über die operativen Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf seine ANSP vorlegen, damit die Kommission diese Umstände bei der Bewertung der vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele für den RP4 im Hinblick auf ihre Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kapazität berücksichtigen kann.
- (20) Die für jedes Jahr des Bezugszeitraums geltenden unionsweiten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz werden als Prozentsatz ausgedrückt, der die jährliche Änderung der durchschnittlichen unionsweiten festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste widerspiegelt. Die von den Mitgliedstaaten im Juni 2023 übermittelten vorläufigen Kosten und Verkehrsdaten für den RP4 sollten zusammen mit der vorausschauenden Expertenanalyse des PRB der RP4-Kosten und der potenziellen Kosteneffizienzverbesserungen, die das PRB für den RP4 auf der Grundlage einer Analyse der bestehenden Ineffizienzen bei der Erbringung von Streckenflugsicherungsdiensten geschätzt hat, in die Festlegung unionsweiter Ziele einfließen.
- (21) Auch sollten die wechselseitigen Abhängigkeiten mit anderen wesentlichen Leistungsbereichen berücksichtigt werden. Die unionsweit geltenden Leistungsziele für die Kosteneffizienz im RP4 sollten so festgelegt werden, dass die notwendigen Verbesserungen der operativen Leistung in den wesentlichen Leistungsbereichen Umwelt und Kapazität gestärkt werden. Hierzu müssen die festgestellten Kosten im RP4 im Vergleich zum RP3 unionsweit erhöht werden, damit die Voraussetzungen für eine verbesserte Dienstqualität, auch für Maßnahmen zur beschleunigten Einstellung und Ausbildung von ATCO und für verstärkte Investitionen in moderne Technologien geschaffen werden.

⁽⁶⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>

⁽⁷⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2021/116 der Kommission vom 1. Februar 2021 über die Festlegung des ersten gemeinsamen Vorhabens zur Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014 der Kommission (ABl. L 36 vom 2.2.2021, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

- (22) Der Anstieg der jährlichen festgestellten Kosten im RP4 sollte unter der prognostizierten Wachstumsrate des Verkehrs bleiben, damit weitere Kosteneffizienzverbesserungen und Skaleneffekte bei der Erbringung von Diensten unterstützt werden. Die ANSP sollten die Synergien nutzen, die sich aus der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie aus anderen strukturellen Veränderungen bei der Organisation und Erbringung von Diensten ergeben. Während des Zeitraums, der sowohl den RP4 als auch den RP3 abdeckt, sollte sich der langfristige unionsweite Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit bei Streckenflugsicherungsdiensten auf – 1,0 % pro Jahr belaufen.
- (23) Einige Mitgliedstaaten haben infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine einen erheblichen Teil der Luftverkehrsströme verloren, die sie traditionell bedienten. Diese Verringerung des Verkehrsaufkommens wirkt sich auch im RP4 erheblich auf die Kosteneffizienz der ANSP der betreffenden Mitgliedstaaten aus. Die Kommission hat bereits im RP3 in ihren Beschlüssen (EU) 2022/2423 ⁽⁸⁾ und (EU) 2022/2426 ⁽⁹⁾ eine Methode zur Berücksichtigung dieser außergewöhnlichen Umstände im Rahmen der Bewertung der Kohärenz der lokalen Leistungsziele für die Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 festgelegt.
- (24) Die erwartete Verbesserung der Kosteneffizienz für den RP4 sollte ausgehend vom unionsweiten Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit berechnet werden, der sich aus dem Basiswert für die unionsweit festgestellten Kosten dividiert durch die in Dienststeinheiten ausgedrückte „STATFOR-Base“-Verkehrsprognose für das Jahr 2024 ergibt. Der Basiswert für die unionsweit festgestellten Kosten sollte unter Verwendung der neuesten verfügbaren Daten über die tatsächlichen Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten im RP3 geschätzt werden, die auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten im Juni 2023 übermittelten vorläufigen Kostendaten für das Jahr 2024 und der Schätzungen des Kostenniveaus für das Jahr 2024, die sich aus der Analyse des PRB ergeben, angepasst wurden. Dabei sollten die prognostizierten Verkehrsschwankungen während des verbleibenden RP3-Zeitraums und ihr Kostenbezug berücksichtigt werden.
- (25) Bei der Festlegung der Warnschwellen, ab denen die Mitgliedstaaten eine Überarbeitung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen können, sollten die STATFOR-Prognosen von Eurocontrol herangezogen werden, die in Bezug auf Streckendienstleistungen und IFR-Bewegungen Verkehrsprognosebereiche von einem niedrigen bis zu einem hohen Wachstum berücksichtigen. Der lange Prognosezeitraum bis Ende 2029 birgt ein gewisses Maß an Unsicherheit, insbesondere in Bezug auf geopolitische Risiken, Wirtschaftswachstum und Schwankungen der Verkehrsströme, wie sie im RP3 zu beobachten waren, sowie die Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zu aufstrebenden Märkten. Die Warnschwellen sollten sich auf nachvollziehbare Schwankungen im Verkehrsaufkommen stützen, die in etwa denen der im November 2024 veröffentlichten „STATFOR-Base“-Prognose entsprechen, und gleichzeitig den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, eine Überarbeitung ihrer jeweiligen Leistungspläne zu beantragen, falls sich das tatsächliche Verkehrsaufkommen eher entsprechend der „STATFOR-High“-Prognose oder der „STATFOR-Low“-Prognose entwickeln sollte.
- (26) Neben den unionsweit geltenden Leistungszielen sollten Vergleichsgruppen von ANSP mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz herangezogen werden. Bei der Festlegung dieser Gruppen sollten die Komplexität des Luftraums, der Umfang und die Variabilität des Verkehrs, die Lebenshaltungskosten und das Inflationsniveau berücksichtigt werden.
- (27) Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum gab eine ablehnende Stellungnahme ab. Ein Durchführungsrechtsakt wurde als notwendig erachtet, und der Vorsitz hat dem Berufungsausschuss den Entwurf eines Durchführungsrechtsakts zur weiteren Erörterung übermittelt. Der Berufungsausschuss hat keine Stellungnahme abgegeben —

⁽⁸⁾ Beschluss (EU) 2022/2423 der Kommission vom 5. Dezember 2022 über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Schweden vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (ABl. L 318 vom 12.12.2022, S. 116, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj>).

⁽⁹⁾ Beschluss (EU) 2022/2426 der Kommission vom 5. Dezember 2022 über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Lettland vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum (ABl. L 318 vom 12.12.2022, S. 147, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj>).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

In diesem Beschluss werden die unionsweit geltenden Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum, der sich auf die fünf Kalenderjahre von 2025 bis 2029 erstreckt, festgelegt.

Artikel 2

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

Für die unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit nach Anhang I Abschnitt 1 Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317, die bis Ende 2029 von den für die Erbringung von Dienstleistungen zertifizierten Anbietern von Flugsicherungsdiensten zu erreichen sind, werden die folgenden Effektivitätsniveaus für das Sicherheitsmanagement, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D), festgelegt:

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

Artikel 3

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt gemäß der Definition in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 2.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317, die als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs ausgedrückt und als durchschnittliche zusätzliche Flugstrecke im Vergleich zur Großkreisentfernung gemessen werden, dürfen folgende Prozentsätze nicht überschreiten: 2,80 % im Jahr 2025, 2,75 % im Jahr 2026, 2,71 % im Jahr 2027, 2,68 % im Jahr 2028 und 2,66 % im Jahr 2029.

Artikel 4

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

Als unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität gemäß der Definition in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 3.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 wird eine auf Flugsicherungsdienste zurückzuführende durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug von höchstens 0,9 Minuten pro Flug im Jahr 2025, 0,7 Minuten pro Flug im Jahr 2026, 0,6 Minuten pro Flug im Jahr 2027, 0,5 Minuten pro Flug im Jahr 2028 und 0,5 Minuten je Flug im Jahr 2029 festgelegt.

Artikel 5

Unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

(1) Als unionsweit geltende Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz gemäß der Definition in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 4.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 wird eine jährliche Veränderung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste von – 1,2 % für 2025, – 1,2 % für 2026, – 1,2 % für 2027, – 1,2 % für 2028 und – 1,2 % für 2029 festgelegt. Die jährliche Veränderung wird ausgehend vom Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit nach Absatz 3 berechnet.

(2) Der unionsweite Basiswert für die festgestellten Kosten wird auf 7 100 000 000 EUR in realen Preisen von 2022 (EUR2022) festgesetzt.

(3) Der unionsweite Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit wird auf 55,07 EUR zu Preisen von EUR2022 festgesetzt.

Artikel 6

Warnschwellen

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

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

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

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

Artikel 7

Vergleichsgruppen

Die Vergleichsgruppen von Anbietern von Flugsicherungsdiensten mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sind wie folgt zusammenzustellen:

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

*Artikel 8***Inkrafttreten**

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

Brüssel, den 12. Juni 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN
