

## **Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission vom 29. Mai 2019 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den dritten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2024)**

Vom 29. Mai 2019 (ABl. EU Nr. L 144 S. 49)

---

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 muss die Kommission in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz für jeden Bezugszeitraum unionsweit geltende Leistungsziele festlegen. Die Durchführungsvorschriften zu diesen Zielen wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission<sup>2</sup> festgelegt. So ist die Kommission nach Artikel 9 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 verpflichtet, zusammen mit den für die gesamte Union geltenden Leistungszielen Folgendes festzulegen: einen unionsweit geltenden „Basiswert für festgestellte Kosten“, einen unionsweit geltenden „Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit“, Warnschwellen, bei deren Überschreitung die Mitgliedstaaten eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen können, sowie Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld.

---

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

<sup>2</sup> 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).

Die Festsetzung der festgestellten Kosten stützt sich auf Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum („reference period“, im Folgenden „RP3“), der die Kalenderjahre 2020 bis einschließlich 2024 abdeckt, die unionsweit geltenden Basiswerte, die Warnschwellen und die Vergleichsgruppen sollten vor dem 1. Juni 2019 festgelegt werden, damit für die Ausarbeitung der der Kommission bis zum 1. Oktober 2019 zur Bewertung vorzulegenden Leistungspläne ausreichend Zeit bleibt.

(3) Am 16. Dezember 2016 benannte die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2296<sup>4</sup> der Kommission ein Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum, das sie bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt.

(4) Um die Annahme unionsweit geltender Leistungsziele für den RP3 zu erleichtern, führte das Leistungsüberprüfungsgremium im Auftrag der Kommission zwischen dem 20. Juni 2018 und dem 16. Januar 2019 eine Konsultation der Beteiligten durch. Diese umfasste alle in Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 aufgeführten Beteiligten, darunter Luftraumnutzer, Flugsicherungsorganisationen und Vertretungsorgane des Fachpersonals, die zu den Bereichen der indikativen Leistungsziele sowie zum Konzept und zur Methodik für die Festlegung der Leistungsziele und anderer Werte befragt wurden.

(5) Am 22. Februar 2019 legte das Leistungsüberprüfungsgremium der Kommission seinen Abschlussbericht vor. Dieser Bericht geht auf die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eingeführten Änderungen, die einschlägigen Stellungnahmen von Beteiligten sowie auf die neuesten Statistiken und Prognosen für den RP3 ein, die vom „Statistics and Forecast Service“ („STATFOR“) von Eurocontrol und dem Central Route Charges Office zur Verfügung gestellt wurden. In seinem Bericht legt

---

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („**Flugsicherungsdienste-Verordnung**“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

<sup>4</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2296 der Kommission vom 16. Dezember 2016 zur Einsetzung der als Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum benannten unabhängigen Sachverständigengruppe (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 92).

das Leistungsüberprüfungsgremium die Annahmen und Gründe für die vorgeschlagenen Ziele, die Basiswerte, die Warnschwellen und die Vergleichsgruppen dar.

(6) Die in diesem Beschluss festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziele berücksichtigen die Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA“) und der nationalen Aufsichtsbehörden. Zudem organisierte die Kommission im Januar und Februar 2019 Sitzungen und führte Gespräche mit den Mitgliedstaaten, den nationalen Aufsichtsbehörden, dem Netzmanager und dem Leistungsüberprüfungsgremium, in deren Rahmen aktuelle, für die Festlegung der Leistungsziele relevante Informationen ausgetauscht wurden. Bei diesen Gesprächen wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die ursprünglichen Kostendaten und Informationen über die Verkehrsprognosen zu aktualisieren. Die in diesem Beschluss festgelegten Leistungsziele berücksichtigen diese Informationen.

(7) Die unionsweit geltenden Leistungsziele und Basiswerte beruhen auf Daten, die das geografische Gebiet der Mitgliedstaaten, Norwegens und der Schweiz abdecken, sowie auf den Strecken-Verkehrsprognosen, ausgedrückt in Flugbewegungen nach den Instrumentenflugregeln („Instrument Flight Rules“, im Folgenden „IFR“) und in Dienststeinheiten, die sich auf die STRATFOR-Basisprognosen von Eurocontrol vom 18. Februar 2019 stützen. Diesen Strecken-Verkehrsprognosen zufolge ist im Jahr 2019 mit 10 534 000 IRF-Bewegungen und 139 141 000 Dienststeinheiten, im Jahr 2020 mit 10 824 000 IFR-Bewegungen und 143 878 000 Dienststeinheiten, im Jahr 2021 mit 10 996 000 IFR-Bewegungen und 146 980 000 Dienststeinheiten, im Jahr 2022 mit 11 191 000 IFR-Bewegungen und 150 398 000 Dienststeinheiten, im Jahr 2023 mit 11 355 000 IFR- Bewegungen und 153 368 000 Dienststeinheiten und im Jahr 2024 mit 11 523 000 IFR-Bewegungen und 156 359 000 Dienststeinheiten zu rechnen.

(8) Bei der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele sollten wirtschaftliche, sicherheitstechnische, ökologische und betriebliche Erwägungen berücksichtigt werden. Dabei gilt es, eine Abwägung vorzunehmen, damit Nachteile oder eine Kombination von Nachteilen den erwarteten Nutzen nicht überwiegen. Die unionsweiten Leistungsziele für den RP3 sollten daher so festgelegt werden, dass sie Interdependenzen oder Kompromissen zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen Rechnung tragen. Schließlich sollten die Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kosteneffizienz und Kapazität das Verhältnis zwischen den Kosten für die

Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten und die sich hieraus ergebenden Verbesserungen zum Ausdruck bringen. Bei den Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt sollte berücksichtigt werden, dass betriebliche Maßnahmen des Flugverkehrsmanagements („air traffic management“, im Folgenden „ATM“) zur Minimierung des Kraftstoffverbrauchs und damit zur Verringerung der Emissionen in der Praxis nicht immer umgesetzt werden können. Gründe hierfür sind betriebliche Einschränkungen, insbesondere im Zusammenhang mit der sicherheitsbedingten Staffelung von Luftfahrzeugen, und die Verfügbarkeit von ATM-Kapazitäten. Schließlich sollten die Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit der Tatsache Rechnung tragen, dass die sichere Erbringung von Flugsicherungsdiensten ein übergeordnetes Ziel ist und dass die Sicherheit in vollem Umfang in die Geschäftsplanung der Flugsicherungsorganisationen eingebunden werden sollte.

(9) Die in diesem Beschluss festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziele spiegeln das ehrgeizige Ziel der Leistungsfähigkeit des Netzes in seiner Gesamtheit wider. Nach den Artikeln 14 und 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet die Kommission die Kohärenz der nationalen Leistungsziele oder der Leistungsziele für die funktionalen Luftraumblöcke („Functional Airspace Blocks“, im Folgenden „FAB“), die in den Leistungsplanentwürfen enthalten sind, mit den in diesem Beschluss festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

(10) Die unionsweit geltenden und in Zusammenarbeit mit der EASA entwickelten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit sollten als Mindestniveau für die Effektivität des Sicherheitsmanagements gelten, das von den für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zertifizierten Flugsicherungsorganisationen zu erreichen ist. Diese Leistungsziele sollten die tatsächliche und die angestrebte Leistung im zweiten Bezugszeitraum berücksichtigen und über die Einhaltung der Mindestanforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem hinausgehen. Zur Überwachung und Gewährleistung der korrekten Umsetzung der in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 1 und Abschnitt 2 Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Sicherheitsindikatoren hat die Kommission darüber hinaus der EASA die Aufgabe übertragen, die Compliance und Leitlinien zu aktualisieren. Daher sind die Vorgaben für die Messung der Effektivität des Sicherheitsmanagements strenger als im zweiten Bezugszeitraum, was sich in dem Ansatz widerspiegelt, der bei der Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit für

den RP3 verfolgt wird. Bei diesen Zielen sollte auch berücksichtigt werden, wie sich ATM-Veränderungen, die sich aus der Durchführung von SESAR- Projekten nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ergeben, auf das Sicherheitsmanagement auswirken, wobei der Schwerpunkt auf den Zielen für die Gewährleistung der Sicherheit und das Management von Sicherheitsrisiken liegt.

(11) Bei der Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, gemessen als die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, sollten das im zweiten Bezugszeitraum erreichte Leistungsniveau, die Maßnahmen zur Optimierung des ATM-Betriebs und relevante Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers und der nationalen Aufsichtsbehörden berücksichtigt werden.

(12) Zwar nehmen die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr zu, doch gemessen an der gestiegenen Anzahl an Flügen im zweiten Bezugszeitraum blieb die Zunahme hinter den Prognosen zurück. Die durch die Ineffizienz des ATM-Netzes entstehenden zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen für den gesamten Flugweg („Flugsteig zu Flugsteig“), die sich anhand eines Vergleichs zwischen dem tatsächlichen Flugweg und den ungehinderten Flugwegen aller Flüge in Europa berechnen lassen, blieben in den letzten sechs Jahren dank eines optimierten ATM-Betriebs in Bezug auf Design, Planung, Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement des europäischen ATM-Netzes und trotz der steigenden Anzahl von Flügen stabil auf einem Niveau von etwa 6 %. Insgesamt ist die Ineffizienz im horizontalen Streckenflug rückläufig, weshalb davon auszugehen ist, dass das für den zweiten Bezugszeitraum festgelegte Leistungsziel erfüllt wird.

(13) Verbesserungen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt sind vor allem auf die Umsetzung des Luftraums mit freier Streckenführung („Free Route Airspace“, im Folgenden „FRA“) zurückzuführen, der kürzere Strecken und eine effizientere Nutzung des europäischen Luftraums ermöglicht. Es wird erwartet, dass der FRA bis Ende 2019 im überwiegenden Teil des europäischen Luftraums und bis 2022 im gesamten europäischen Luftraum umgesetzt wird. In Verbindung mit der schrittweisen Umsetzung der grenzüberschreitenden freien Streckenführung kann dies durch die direktere Streckenführung die Anzahl der geflogenen nautischen Meilen und damit die vom Luftverkehr verursachten Emissionen senken, wodurch die nachhaltige Verringerung der CO<sub>2</sub>-Intensität des Luftverkehrs unterstützt wird. Diese schrittweise Umsetzung rechtfertigt daher eine Verbesserung der horizontalen Streckenflugeffizi-

enz bis 2022. Nach 2022 dürfte die horizontale Streckenflugeffizienz stabil bleiben. Ausgehend von den derzeit vorgesehenen Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Luftfahrzeuge immer häufiger widrigen Wetterbedingungen und Gefahrenbereichen ausweichen müssen, sowie in Anbetracht der Notwendigkeit einer Mindeststaffelung zwischen Luftfahrzeugen im ATM-Betrieb, ist nicht zu erwarten, dass sich die horizontale Streckenflugeffizienz in den Jahren 2023 und 2024 weiter verbessern lässt.

(14) Bei der Festlegung des unionsweit geltenden Leistungsziels für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, gemessen als durchschnittliche, auf Flugsicherungsdienste zurückzuführende Verspätungen des Verkehrsflussmanagements („air traffic flow management“, im Folgenden „ATFM“) im Streckenflug je Flug, sollten das im zweiten Bezugszeitraum erreichte Leistungsniveau sowie relevante Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers und der nationalen Aufsichtsbehörden berücksichtigt werden.

(15) Den Unterlagen des Netzmanagers zufolge hat der Luftverkehr in Europa im zweiten Bezugszeitraum ein deutliches Wachstum zu verzeichnen und liegt nun auf einem historischen Höchststand. Die Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln sind in den ersten vier Jahren des zweiten Bezugszeitraums um 13 % gestiegen und die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug stieg von 0,73 Minuten pro Flug im Jahr 2015 auf 1,73 Minuten pro Flug im Jahr 2018, was einem Anstieg von 137 % bei den Verspätungen entspricht. In einigen Gebieten der Union, insbesondere in einer begrenzten Anzahl von Bezirkskontrollstellen im Kerngebiet Europas und in angrenzenden Gebieten in Mitteleuropa, reichte die ATM-Kapazität nicht aus, um dieses Verkehrswachstum zu bewältigen. Über die Hälfte der gesamten, auf die ATC-Kapazität und die Personalausstattung in Europa zurückzuführenden ATFM-Verspätungen im Streckenflug entfallen auf fünf Bezirkskontrollstellen, wobei einige dieser Kontrollstellen die im Netzbetriebsplan („Network Operations Plan“, im Folgenden „NOP“) vereinbarten Kapazitätspläne nicht eingehalten haben. So konnte das unionsweit geltende Leistungsziel für den zweiten Bezugszeitraum von 0,5 Minuten durchschnittlicher ATFM-Verspätung pro Flug nicht eingehalten werden. In den kommenden Jahren dürften sich die Kapazitätsengpässe noch weiter verschärfen.

(16) Ausgehend von den Verkehrsprognosen für den RP3 dürften die meisten Flugsicherungsorganisationen nach Angaben des Netzmanagers und des Leistungsüberprüfungsgremiums in der Lage sein, ihre Kapazitätsanforderungen für den RP3 zu

erfüllen. Aus den von den nationalen Aufsichtsbehörden übermittelten Informationen geht jedoch hervor, dass die von den Flugsicherungsorganisationen im NOP vorgeschlagene Dienstqualität für einige Bezirkskontrollstellen wegen der unangemessenen Personalausstattung insbesondere in den ersten drei Jahren des RP3 problematisch bleiben dürfte. Daher ist erst am Ende des RP3 damit zu rechnen, dass systemweit die optimale durchschnittliche ATFM-Verspätung von 0,5 Minuten pro Flug erreicht werden kann. Um den Kapazitätsengpässen zu begegnen und die in diesem Beschluss festgelegten Ziele zu erreichen, empfehlen der Netzmanager und das Leistungsüberprüfungsgremium den Flugsicherungsorganisationen, auf der Ebene der betreffenden Bezirkskontrollstellen gezielte Maßnahmen zu ergreifen.

(17) Die für jedes Jahr des Bezugszeitraums geltenden unionsweiten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sollten als Prozentsatz ausgedrückt werden, der die jährliche Änderung der durchschnittlichen unionsweiten festgestellten Kosten je Leistungseinheit („determined unit cost“, im Folgenden „DUC“) für Streckenflugsicherungsdienste widerspiegelt. Bei der Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sollten das im ersten und zweiten Bezugszeitraum erreichte Leistungsniveau sowie relevante Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums und der nationalen Aufsichtsbehörden berücksichtigt werden.

(18) Auf Unionsebene sind die tatsächlichen Kosten im Streckenflug (bezogen auf das Basisjahr EUR2017) seit Beginn des ersten Bezugszeitraums im Jahr 2012 trotz des erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommens konstant geblieben. Die tatsächlichen Kosten für die ersten drei Jahre des zweiten Bezugszeitraums liegen unter den entsprechenden festgestellten Kosten. Infolgedessen ist der aggregierte Überschuss der Flugsicherungsorganisationen auf Unionsebene höher als geplant ausgefallen. Zusammen mit der vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführten Analyse lässt dies darauf schließen, dass die meisten Flugsicherungsorganisationen ihre Kosteneffizienz im RP3 bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs weiter steigern können. Gleichzeitig haben die Verspätungen im Luftverkehr und die ATFM-Verspätungen im Streckenflug in den letzten Jahren signifikant zugenommen, was als Hinweis darauf gedeutet werden kann, dass im zweiten Bezugszeitraum nicht genügend in das Netz investiert wurde. Die Kosteneffizienzziele für den RP3 sollten auf eine Steigerung der Kosteneffizienz abzielen und gleichzeitig sicherstellen, dass

diese Verbesserungen nicht zu Lasten der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten gehen.

(19) Luftraumnutzer äußerten sich besorgt angesichts annullierter oder verzögerter Investitionsprojekte, mit denen die erforderlichen Kapazitäten hätten bereitgestellt werden sollen. Die Kosten solcher Projekte waren oft teilweise oder vollständig in den festgestellten Kosten früherer Bezugszeiträume und damit in den Entgelten enthalten. Haben Flugsicherungsorganisationen einen Teil ihres Überschusses dadurch erzielt, dass erforderliche Investitionen nicht umgesetzt oder verzögert wurden, könnten sie diese Überschüsse zur Finanzierung notwendiger Investitionen im RP3 nutzen, sofern sie diese nicht als Dividenden an Anteilseigner oder den Staatshaushalt ausgezahlt haben. Bei der Festsetzung der Zinssätze für die Zwecke der Berechnung der Kapitalkosten sollten die Flugsicherungsorganisationen zudem die Beschränkung ihrer Risiken im Rahmen der Regelung zur Kostenrisikoteilung sowie die allgemein günstigen Finanzierungsbedingungen berücksichtigen.

(20) Die erwartete Verbesserung der Kosteneffizienz für den RP3 sollte ausgehend vom unionsweiten Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit berechnet werden, der sich aus dem Basiswert für die festgestellten Kosten dividiert durch die in Dienststeinheiten ausgedrückte Verkehrsprognose für das Jahr 2019 ergibt. Der Basiswert für die unionsweit festgestellten Kosten wird auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten der Jahre 2015, 2016 und 2017 anhand einer linearen Regressionsanalyse geschätzt und unter Berücksichtigung der neuesten verfügbaren Kostenschätzungen sowie der Verkehrsschwankungen und deren Kosten angepasst.

(21) Die unionsweit festgestellten Kosten für den RP3 sollten im Verlauf dieses Bezugszeitraums nur leicht über den Basiswert für die festgestellten Kosten ansteigen. Mit Blick auf die Verbesserung der Dienstqualität, insbesondere durch die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum, ist dies gerechtfertigt. Während eines Zeitraums, der sowohl den RP3 als auch den zweiten Bezugszeitraum abdeckt, sollte die jährliche Veränderung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste - 2,7 % pro Jahr betragen.

(22) Zusätzlich zu den unionsweit geltenden Leistungszielen sollten Warnschwellen festgelegt werden, bei deren Überschreitung die Mitgliedstaaten eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen können. Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sieht drei verschiedene Arten von Schwel-



lenwerten vor, die sich auf folgende Parameter stützen: die Abweichung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von der Verkehrsprognose in einem bestimmten Kalenderjahr (ausgedrückt als Prozentsatz der Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln), die Abweichung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von der Verkehrsprognose in einem bestimmten Kalenderjahr (ausgedrückt als Prozentsatz der Dienstleistungen) und die Schwankung der Referenzwerte infolge der saisonalen Aktualisierungen des NOP. Schwankungen bei den Faktoren, die diesen Warnschwellen zugrunde liegen, können erhebliche Auswirkungen auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten haben — sowohl im Hinblick auf die tatsächlichen Einnahmen als auch auf die Erwartungen an die Kapazitätsbereitstellung.

(23) Bei der Festlegung der Warnschwellen sollten die STATFOR-Daten von Eurocontrol herangezogen werden, die in Bezug auf Streckendienstleistungseinheiten und IFR-Bewegungen Verkehrsprognosebereiche von einem niedrigen bis zu einem hohen Wachstum berücksichtigen. Der lange Prognosezeitraum bis Ende 2024 beinhaltet ein gewisses Maß an Unsicherheit, insbesondere in Bezug auf das Wirtschaftswachstum, die Absicht des Vereinigten Königreichs, aus der Union auszutreten, geopolitische Risiken, die zu Schließungen des Luftraums und zu Schwankungen der Verkehrsströme führen könnten, wie dies im zweiten Bezugszeitraum beobachtet wurde, sowie die Entwicklung wirtschaftlicher Beziehungen zu aufstrebenden Märkten. Diese Risiken werden in den Prognosen berücksichtigt, und zwar auf der Grundlage der bis Februar 2019 verfügbaren Informationen. Die wirtschaftlichen Aussichten sind jedoch nach wie vor ungewiss, und die Gewichtung der Risiken unterliegt großen Schwankungen.

(24) Neben den unionsweit geltenden Leistungszielen sollten Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz herangezogen werden. Für die Bildung dieser Gruppen sollten die Komplexität des Luftraums, Intensität und Variabilität des Verkehrs, die Lebenshaltungskosten und die Beschäftigungskosten der Fluglotsen je Leistungseinheit für jede Flugsicherungsorganisation berücksichtigt werden.

(25) Die Werte der unionsweit geltenden Leistungsziele und der Warnschwellen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Durchführungsbeschlusses festgelegt wurden, sollten nicht verändert werden, selbst wenn das Unionsrecht zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr auf das Vereinigte Königreich Anwendung findet und kein Austritts-

abkommen in Kraft getreten ist. Dieses mögliche Ereignis würde sich in der Tat nicht wesentlich auf die Bestimmung dieser Werte auswirken. Unionsweit geltende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit werden anhand von Faktoren bestimmt, die von der Anzahl der Mitgliedstaaten unabhängig sind. Unionsweit geltende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt hängen von Zielpfaden ab, jedoch ist es nicht relevant, ob diese Zielpfade den Luftraum von Mitgliedstaaten oder auch von Drittländern betreffen. Für die unionsweit geltenden Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Kosteneffizienz haben Berechnungen gezeigt, dass die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union vernachlässigbar wären und dass für beide Szenarien keine Änderungen der Ziele erforderlich wären. Der Basiswert für die festgestellten Kosten, der Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit und die Vergleichsgruppen sollten jedoch davon abhängen, ob zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Durchführungsbeschlusses das Unionsrecht oder ein Austrittsabkommen für das Vereinigte Königreich gilt oder ob keines dieser beiden Szenarien zutrifft.

(26) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### **Artikel 1 Geltungsbereich**

Dieser Beschluss gilt für den dritten Bezugszeitraum nach Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

### **Artikel 2 Unionsweit geltende Leistungsziele für den zentralen 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 2024 von den für die Erbringung von Dienstleistungen zertifizierten Flugsicherungsorganisationen zu erreichen sind, werden die folgenden Effektivitätsniveaus für das Sicherheitsmanagement festgelegt:

- a) mindestens Niveau C in den Sicherheitsmanagementzielen „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 zentralen Leistungsbereich Umwelt**

Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den zentralen 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: 2,53 % im Jahr 2020, 2,47 % im Jahr 2021, 2,40 % im Jahr 2022, 2,40 % im Jahr 2023 und 2,40 % im Jahr 2024.

### **Artikel 4 Unionsweit geltende Leistungsziele für den zentralen 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 durchschnittliche ATFM- Verspätung im Streckenflug von höchstens 0,9 Minuten pro Flug im Jahr 2020, 0,9 Minuten pro Flug im Jahr 2021, 0,7 Minuten pro Flug im Jahr 2022, 0,5 Minuten pro Flug im Jahr 2023 und 0,5 Minuten je Flug im Jahr 2024 festgelegt.

### **Artikel 5 Unionsweit geltende Leistungsziele für den zentralen 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 - 1,9 % für 2020, - 1,9 % für 2021, - 1,9 % für 2022, - 1,9 % für 2023 und - 1,9 % für 2024 festgelegt. Die jährliche Veränderung wird ausgehend vom Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit nach Absatz 3 berechnet.

(2) Der Basiswert für festgestellte Kosten wird festgesetzt auf:

- a) 6 245 065 000 EUR (EUR2017) für den Fall, dass das Unionsrecht vor Inkrafttreten dieses Durchführungsbeschlusses keine Anwendung mehr auf

das Vereinigte Königreich findet und bis zu diesem Zeitpunkt kein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten ist;

- b) 7 047 092 000 EUR (EUR2017) in allen anderen Fällen.

(3) Der Basiswert für festgestellte Kosten je Leistungseinheit wird festgesetzt auf:

- a) 49,29 EUR (EUR2017) für den Fall, dass das Unionsrecht vor Inkrafttreten dieses Durchführungsbeschlusses keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich findet und bis zu diesem Zeitpunkt kein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten ist.
- b) 50,65 EUR (EUR2017) in allen anderen Fällen.

### **Artikel 6 Warnschwellen**

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

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

(2) Die Mitgliedstaaten können nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eine Überprüfung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele beantragen, wenn die Veränderung der Referenzwerte infolge der saisonalen Aktualisierungen des NOP nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a und Artikel 9 Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission<sup>5</sup> gegenüber den Referenzwerten aus der letzten Fassung des NOP zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans zumindest

---

<sup>5</sup> 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).

- 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 Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sind wie folgt zusammenzustellen:

- a) für den Fall, dass das Unionsrecht vor Inkrafttreten dieses Durchführungsbeschlusses keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich findet und bis zu diesem Zeitpunkt kein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten ist:
  - i) Gruppe A: die Flugsicherungsorganisationen Deutschlands, Frankreichs, Spaniens und Italiens;
  - ii) Gruppe B: die Flugsicherungsorganisationen Norwegens, Schwedens, Dänemarks, Finnlands und Irlands;
  - iii) Gruppe C: die Flugsicherungsorganisationen der Tschechischen Republik, Kroatiens, Sloweniens, Ungarns, der Slowakei, Bulgariens, Polens, Rumäniens und Portugals;
  - iv) Gruppe D: die Flugsicherungsorganisationen Zyperns, Maltas, Estlands, Lettlands, Litauens und Griechenlands;
  - v) Gruppe E: die Flugsicherungsorganisationen Österreichs, der Schweiz, Belgiens und Luxemburgs und der Niederlande.
- b) In allen anderen Fällen:
  - i) Gruppe A: die Flugsicherungsorganisationen Deutschlands, des Vereinigten Königreichs, Frankreichs, Spaniens und Italiens;

- ii) Gruppe B: die Flugsicherungsorganisationen Norwegens, Schwedens, Dänemarks, Finnlands und Irlands;
- iii) Gruppe C: die Flugsicherungsorganisationen der Tschechischen Republik, Kroatiens, Sloweniens, Ungarns, der Slowakei, Bulgariens, Polens, Rumäniens und Portugals;
- iv) Gruppe D: die Flugsicherungsorganisationen Zyperns, Maltas, Estlands, Lettlands, Litauens und Griechenlands;
- v) Gruppe E: die Flugsicherungsorganisationen Österreichs, der Schweiz, Belgiens und Luxemburgs und der Niederlande.

### **Artikel 8**

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