Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1039

23.5.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/1039 DER KOMMISSION

vom 16. Mai 2025

über die Inkohärenz bestimmter Leistungsziele in dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von der Schweiz vorgelegten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 2923)

(Nur der französische, der deutsche und der italienische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr ([1])

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“) ([2]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 2,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([3]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

nach Anhörung des Ausschusses für den Einheitlichen Europäischen Luftraum,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. HINTERGRUND

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 der Kommission sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Alle Mitgliedstaaten und die Schweiz haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Die Schweiz legte der Kommission einen Leistungsplanentwurf vor, der gemeinsam mit Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden (im Folgenden „EU-Mitgliedstaaten des FABEC“) auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ (FABEC) angenommen wurde. Nach Prüfung der Vollständigkeit des FABEC-Leistungsplanentwurfs forderte die Kommission den FABEC auf, bis zum 15. November 2024 einen aktualisierten Leistungsplanentwurf vorzulegen.

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den aktualisierten FABEC-Leistungsplanentwurf (im Folgenden „FABEC-Leistungsplanentwurf“), den die Schweiz und die EU-Mitgliedstaaten des FABEC vorgelegt haben.

([1]) ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) 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) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Das Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, RPB), das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung des Leistungsplanentwurfs vorgelegt.

(6) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission ([5]) die Kohärenz der im FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(7) Die Kommission hat ihre Bewertung durch eine Überprüfung des FABEC-Leistungsplanentwurfs in Bezug auf die in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 verweist die Kommission darauf, dass sie im Rahmen dieser Überprüfung keine detaillierte Analyse der von der Schweiz für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methode durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(8) Dieser Beschluss betrifft ausschließlich die Leistungsziele und die in Anhang IV Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Elemente, die unmittelbar für die Flugsicherungsorganisation gelten, die für die Erbringung von Diensten im Luftraum der Schweiz benannt wurde.

2. **FESTSTELLUNGEN AUS DER BEWERTUNG**

Bewertung der Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Schweiz

(9) Die Kohärenz der im FABEC-Leistungsplanentwurf vorgelegten Kosteneffizienzziele in Bezug auf die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste wurde anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der DUC-Trend im RP4, der langfristige DUC-Trend über den dritten Bezugszeitraum (2020-2024) („RP3“) und den vierten Bezugszeitraum (2025–2029) („RP4“) hinweg sowie der DUC-Basiswert auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

(10) Für die Streckengebührenzone Schweiz werden für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Schweiz	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**110,08CHF**	**124,74CHF**	**131,82 C-HF**	**133,17 C-HF**	**131,03 C-HF**	**128,63 C-HF**	**129,42 C-HF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) 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).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Schweiz beim DUC-Trend mit +0,7 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(12) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim langfristigen DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Schweiz mit +1,8 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(13) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert der Schweiz von 124,13 EUR um 41,8 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 87,51 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe e des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(14) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 11, 12 und 13 genannten Abweichungen nach Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 als notwendig und verhältnismäßig erachtet werden können. Dementsprechend hat die Kommission bewertet, ob die in den Erwägungsgründen 11 und 12 festgestellten Abweichungen vom unionsweiten DUC-Trend und vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten im Zusammenhang mit zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen Maßnahmen zurückzuführen sind oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(15) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass die Schweiz im FABEC-Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 bei Skyguide für die zur Erreichung der Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) Ausbildung und Einstellung neuer Fluglotsen („ATCO“) durch Skyguide, um die Fluglotsen zu ersetzen, die voraussichtlich während des RP4 in den Ruhestand treten werden, und um dem prognostizierten Verkehrszuwachs Rechnung zu tragen; Dies soll im RP4 insgesamt zu einem Anstieg der Anzahl der einsatzfähigen Fluglotsen bei den Bezirkskontrollstellen Genf und Zürich um ca. 10 % führen;

b) Investitionen in Infrastrukturen und Systeme zur Unterstützung der Resilienz des Flugbetriebs, einschließlich zusätzlicher Contingency- und Ausweichlösungen;

c) technische Verbesserungen des Flugverkehrsmanagementsystems, die eine höhere Kapazität und Effizienz ermöglichen. Diese Verbesserungen werden den standortunabhängigen Betrieb in den Bezirkskontrollstellen Genf und Zürich unterstützen, was bedeutet, dass der gesamte schweizerische Luftraum von einer dieser Bezirkskontrollstellen kontrolliert werden kann;

d) Einsatz von Instrumenten zur Optimierung der Verkehrsflussregelung.

(16) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von der Schweiz gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 15 genannten Kapazitätsmaßnahmen in monetärer Hinsicht deutlich niedriger als die festgestellten Abweichungen von den vom PRB berechneten unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz. Zudem stellt die Kommission fest, dass bestimmte von der Schweiz geltend gemachte Kapazitätsmaßnahmen als Teil des normalen ANSP-Betriebs angesehen werden könnten bzw. möglicherweise nicht unmittelbar zur Erhöhung der Luftraumkapazität beitragen. Daher lässt sich ohne weitere detaillierte Informationen und Analysen nicht feststellen, ob die von der Schweiz vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen insgesamt als notwendig und verhältnismäßig für die Erreichung der lokalen Kapazitätsleistungsziele für den RP4 angesehen werden können. Dementsprechend stellt die Kommission fest, dass die in den Erwägungsgründen 11 und 12 festgestellten Abweichungen von den unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz nicht ausschließlich auf die zusätzlichen Kosten zurückgeführt werden können, die sich aus den vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen ergeben.

(17) Daher sollte das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium als von der Schweiz nicht erfüllt gelten.

(18) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von der Schweiz vorgelegte FABEC-Leistungsplanentwurf 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.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 10 bis 18 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Schweiz als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Überprüfung der Maßnahmen zur Erreichung der Umweltziele

(20) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des FABEC-Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in jenem Plan enthaltenen Maßnahmen ergänzt, die der Erreichung der Umweltziele dienen.

(21) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 20 genannten Überprüfung hat die Kommission erhebliche Zweifel, ob die von der Schweiz und den EU-Mitgliedstaaten des FABEC vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der FABEC-Umweltleistungsziele geeignet sind, diese Ziele tatsächlich zu erreichen. In Anbetracht der Feststellungen des PRB weist die Kommission insbesondere darauf hin, dass die von Frankreich in Bezug auf den ANSP „DSNA“ vorgelegten Maßnahmen nicht ausreichen, um die angestrebte Erhöhung der Flugeffizienz im RP4 zu erreichen.

(22) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass der FABEC zusätzliche Maßnahmen ergreifen sollte, um seine Umweltziele für den RP4 zu erreichen, z. B. durch die effektive Realisierung eines Luftraums mit freier Streckenführung und die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung mit weiteren benachbarten Mitgliedstaaten.

Überprüfung der Maßnahmen zur Erreichung der Kapazitätsziele

(23) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des FABEC-Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in jenem Plan enthaltenen Maßnahmen ergänzt, die der Erreichung der Streckenkapazitätsziele dienen.

(24) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 23 genannten Überprüfung hat die Kommission erhebliche Zweifel, ob die von der Schweiz und den EU-Mitgliedstaaten des FABEC vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der Streckenkapazitätsziele des FABEC geeignet sind, diese Ziele tatsächlich zu erreichen. In Anbetracht der Feststellungen des PRB weist die Kommission insbesondere darauf hin, dass die von Deutschland in Bezug auf den ANSP „DFS“ vorgelegten Maßnahmen nicht ausreichen, um für die im RP4 erwartete Verkehrsnachfrage effektiv gewappnet zu sein.

(25) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Schweiz und die EU-Mitgliedstaaten der FABEC zusätzliche Maßnahmen ergreifen sollte, um ihre Kapazitätsziele für den RP4 zu erreichen, beispielsweise durch Ausbildung und Einstellung zusätzlicher ATCO, eine effizientere Ressourcennutzung und Kooperationsvereinbarungen zwischen Anbietern von Flugsicherungsdiensten.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(26) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des FABEC-Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der von der Schweiz gesetzten Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele Anlass zur Besorgnis geben.

(27) Erstens stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität der Schweiz für den RP4 zu einer Verschlechterung der durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung pro Jahr im Vergleich zum RP3 führen. So werden die vorgeschlagenen RP4-Ziele auf 1,60 Minuten pro Flug festgelegt, während die aufgezeichnete tatsächliche Leistung im RP3 zwischen 0,37 und 1,50 Minuten pro Flug lag.

(28) Zweitens wurde hinsichtlich der Aufschlüsselung der Ziele für die An- und Abflugkapazität auf Flughafenebene festgestellt, dass diese Ziele für die An- und Abflugkapazität zu einem deutlich schlechteren Niveau der ATFM-Verspätung je Flug für die Flughäfen Zürich und Genf führen als das Leistungsniveau ähnlicher, vom PRB ermittelter Flughäfen.

(29) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Schweiz die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 im Lichte der Feststellungen in den Erwägungsgründen 27 und 28 weiter begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(30) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des FABEC-Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der von der Schweiz gesetzten Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt.

(31) Die Kommission stellt fest, dass die Kosteneffizienzziele für die An- und Abfluggebührenzone der Schweiz zu einem sich verschlechternden DUC-Trend von +1,0 % im RP4 führen. Zudem wurde festgestellt, dass die durchschnittlichen festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP4 für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug an den Flughäfen Zürich und Genf deutlich höher sein dürften als der Median der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der vom PRB ermittelten vergleichbaren Flughäfen.

(32) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Schweiz ihre Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug für den RP4 im Lichte der in Erwägungsgrund 31 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Überprüfung der Anreizregelungen für die Strecken- und An- und Abflugkapazität

(33) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission die im FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Anreizregelungen überprüft, die die Erreichung der Kapazitätsziele unterstützen sollen („Anreizregelungen für die Kapazität"). Die Überprüfung ergab, dass die von der Schweiz eingeführten Anreizregelungen für Strecken- sowie An- und Abflugdienste im RP4 Anlass zu Bedenken geben.

(34) Die Kommission stellt fest, dass die Anreizregelung für die Streckenkapazität des FABEC und die Anreizregelung der Schweiz für die An- und Abflugkapazität, wie im FABEC-Leistungsplanentwurf festgelegt, einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von lediglich 0,50 % der festgestellten Kosten beinhalten. Auf der Grundlage des Sachverständigengutachtens, das die Kommission beim PRB eingeholt hat, ist sie der Auffassung, dass die maximalen finanziellen Nachteile dieser Anreizregelungen nicht mit Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Einklang stehen, wonach solche Anreizregelungen *„sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken"* müssen.

(35) Daher sollte die Schweiz im Hinblick auf den FABEC-Leistungsplanentwurf ihre in Erwägungsgrund 34 genannten Anreizregelungen für die Kapazität dahingehend überarbeiten, 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 gefordert wird. Nach Auffassung der Kommission sollte diese Überarbeitung zu einem maximalen finanziellen Nachteil von mindestens 1 % pro Jahr der festgestellten Kosten führen.

3. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(36) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten bestimmte im Leistungsplanentwurf der Schweiz enthaltene FABEC-Leistungsziele nicht als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent betrachtet werden.

(37) Nach Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sollten die Schweiz und die EU-Mitgliedstaaten des FABEC der Kommission daher ihren überarbeiteten Entwurf des Leistungsplans innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Beschlusses unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission vorlegen.

(38) Die Kommission hat die Schweiz gemäß Artikel 19 Absatz 2 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr zu den in diesem Beschluss enthaltenen Empfehlungen konsultiert —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Leistungsziele für die Schweiz, die im Leistungsplanentwurf des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ enthalten sind, sind nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vereinbar.

Artikel 2

Die Schweiz muss die für ihre Streckengebührenzone festgelegten Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (DUC), nach unten korrigieren.

Bei der Überarbeitung ihrer Kosteneffizienzziele sollte die Schweiz

a) sicherstellen, dass gemäß Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a und b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die überarbeiteten Kosteneffizienzziele sowohl mit dem unionsweiten DUC-Trend als auch mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend vereinbar sind;

b) die Höhe der festgestellten Kosten insbesondere für das Kalenderjahr 2029 entsprechend reduzieren;

c) nach Artikel 10 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die neuesten Verkehrsprognosen, ausgedrückt in Diensteinheiten, verwenden.

Macht die Schweiz in dem nach Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 vorzulegenden überarbeiteten Leistungsplanentwurf eine Abweichung nach Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d jener Durchführungsverordnung geltend, muss sie sicherstellen, dass eine solche Abweichung durch angemessene Informationen und Begründungen belegt wird. Insbesondere muss die Schweiz nachweisen, dass sich etwaige Maßnahmen, die zur Rechtfertigung einer Abweichung von den unionsweiten Kosteneffizienzzielen angeführt werden, ausschließlich auf zusätzliche operative Ressourcen oder technische Kapazitäten beziehen, die zur Erreichung der Kapazitätsziele erforderlich sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Schweizerische Eidgenossenschaft gerichtet.

Brüssel, den 16. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

Leistungsziele, die nicht als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Schweiz	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR