Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1063

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1063 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2025

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Spanien 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) 2943)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 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 und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung 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 haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission Mitgliedstaaten auf, bis zum 15. November 2024 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen.

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Spanien für den RP4 vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.

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

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/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).

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

(7) Die Kommission hat ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der 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 Spanien 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 ([5]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(9) Spanien hat folgende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Spanien	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)**					
Anbieter von Flugsicherungs-diensten	**Ziel des Sicherheitsmanage-ments**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAIRE	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Spanien für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „ENAIRE“ vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für jedes Kalenderjahr von 2025 bis 2029 entsprechen, mit Ausnahme des Ziels „Management von Sicherheitsrisiken“, für das das Niveau des unionsweit geltenden Ziels im Jahr 2029 erreicht werden soll.

(11) Die Kommission stellt fest, dass der Leistungsplanentwurf Maßnahmen für ENAIRE zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie z. B. die Durchführung von Umfragen zur Sicherheitskultur, der Austausch sicherheitsrelevanter Daten mit einschlägigen Interessenträgern und die Teilnahme an internationalen Arbeitsgruppen für Betriebssicherheit.

([5]) 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).

(12) Auch die von Spanien im Leistungsplanentwurf für die Anbieter von Flugsicherungsdiensten für An- und Abflug (Skyway und EA) vorgeschlagenen Sicherheitsziele entsprechen den unionsweit geltenden Leistungszielen. Die Kommission stellt ferner fest, dass Spanien Maßnahmen vorgelegt hat, damit diese Anbieter ihre Leistungsziele im Bereich Sicherheit erreichen.

(13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 9 bis 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP4, d. h. 2029, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Spanien vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([6]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(15) Die von Spanien für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Spanien	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,86 %**	**2,82 %**	**2,79 %**	**2,75 %**	**2,74 %**
Referenzwerte	2,86 %	2,82 %	2,79 %	2,75 %	2,74 %

(16) Die Kommission stellt fest, dass die von Spanien vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(17) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 15 und 16 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

(18) Die Kommission stellt fest, dass Spanien im Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, die die Realisierung eines verbesserten grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung, die Förderung eines Flugbetriebs mit kontinuierlichem Sinkflug und Steigflug sowie die Beteiligung an europäischen Initiativen zur Verbesserung der Flugeffizienz beinhalten.

(19) In Anbetracht der Feststellungen des PRB hat die Kommission jedoch Zweifel, ob die von Spanien im Leistungsplanentwurf vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der Umweltleistungsziele geeignet sind, um diese Ziele effektiv erreichen zu können. So hat sich Spanien im Leistungsplanentwurf nicht ausdrücklich zur Umsetzung der im ERNIP festgelegten operativen Maßnahmen verpflichtet.

([6]) 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).

(20) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Spanien im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die im Leistungsplanentwurf dargelegten Maßnahmen zur Erreichung seiner Umweltziele für den RP4 stärken sollte, unter anderem indem es sich zu allen im ERNIP festgelegten operativen Maßnahmen verpflichtet.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(21) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele Spaniens mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(22) Die von Spanien für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Spanien	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,38**	**0,29**	**0,24**	**0,21**	**0,21**
Referenzwerte	0,38	0,29	0,24	0,21	0,21

(23) Die Kommission stellt fest, dass die von Spanien vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(24) Die Kommission stellt fest, dass Spanien in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung seiner Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehören die Einstellung zusätzlicher Fluglotsen (ATCO), Verbesserungen des Dienstplans für Fluglotsen, die Neubewertung und Anpassung der Sektorkapazitäten sowie die Modernisierung des derzeitigen Flugverkehrsmanagementsystems.

(25) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 22 bis 24 sollten die im Leistungsplanentwurf Spaniens enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

(26) Angesichts der Feststellungen des RPB und der für das Jahr 2024 festgestellten verschlechterten tatsächlichen Kapazitätsleistung ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass Spanien die Umsetzung der im Leistungsplanentwurf dargelegten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung beschleunigen oder diese Maßnahmen verstärken sollte, um die Erreichung seiner Kapazitätsleistungsziele für den RP4 zu unterstützen. Diese Änderungen sollte Spanien in seinen nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 anzunehmenden endgültigen Leistungsplan aufnehmen.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(27) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der 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 keinen Anlass zur Besorgnis geben.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(28) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf vorgelegten Ziele in Bezug auf die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste 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 („RP3“) und vierten („RP4“) Bezugszeitraum (2020-2029) 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.

(29) Spanien schlägt für die Gebührenzonen Spanien (Festland) und Spanien (Kanarische Inseln) für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzonen Spanien	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele und Basiswerte für die Gebührenzone Spanien (Festland) im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**57,69 EUR**	**53,71 EUR**	**55,10 EUR**	**55,09 EUR**	**54,48 EUR**	**53,25 EUR**	**51,55 EUR**
Ziele und Basiswerte für die Gebührenzone Spanien (Kanarische Inseln) im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**57,93 EUR**	**52,54 EUR**	**52,63 EUR**	**53,56 EUR**	**53,77 EUR**	**53,28 EUR**	**51,92 EUR**

(30) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Spanien beim DUC-Trend im RP4 auf Ebene der beiden Gebührenzonen Spanien (Festland) und Spanien (Kanarische Inseln) mit - 0,8 % bzw. - 0,2 % einen ungünstigeren Trend verzeichnet als der unionsweite Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(31) 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 Gebührenzonen Spanien (Festland) und Spanien (Kanarische Inseln) mit - 1,2 % im RP3 und RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(32) 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 Spaniens von 53,55 EUR um 17,3 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 64,78 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(33) Dies zeigt, dass Spaniens langfristige DUC-Trends günstiger sind als der entsprechende unionsweite Trend und dass Spanien eine gute Leistung bei der Kosteneffizienz in Bezug auf den Basiswert für 2024 vorweisen kann, die unter dem entsprechenden Durchschnitt der Vergleichsgruppe liegt. Darüber hinaus führen die Kosteneffizienzziele Spaniens in beiden Gebührenzonen zu einer DUC-Verringerung im RP4. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 30 dargelegten geringen Abweichungen vom unionsweiten DUC-Trend für den RP4 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele Spaniens im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich der Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(34) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 29 bis 33 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(35) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzleistungsziele 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 keinen Anlass zur Besorgnis geben.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(36) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten die im Leistungsplanentwurf Spaniens enthaltenen Leistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent betrachtet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Spanien vorgelegten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Spanien vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Spanien	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements**, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAIRE	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	C
Skyway	Sicherheitspolitik und -ziele	C	D	D	D	D
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	D	D	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	D	D	D	D	D
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	C
EA	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	D	C	C	C	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Spanien	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,86 %**	**2,82 %**	**2,79 %**	**2,75 %**	**2,74 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Spanien	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,38**	**0,29**	**0,24**	**0,21**	**0,21**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzonen Spanien	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele und Basiswerte für die Gebührenzone Spanien (Festland) im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**EUR 57,69**	**EUR 53,71**	**EUR 55,10**	**EUR 55,09**	**EUR 54,48**	**EUR 53,25**	**EUR 51,55**
Ziele und Basiswerte für die Gebührenzone Spanien (Kanarische Inseln) im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**EUR 57,93**	**EUR 52,54**	**EUR 52,63**	**EUR 53,56**	**EUR 53,77**	**EUR 53,28**	**EUR 51,92**