BESCHLUSS (EU) 2022/774 DER KOMMISSION

vom 13. April 2022

über die Kohärenz des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Österreich vorgelegten Leistungsplanentwurfs mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2297)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum ([2]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 muss ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet werden. Ferner sind nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) verbindliche Leistungsziele für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen festzulegen. Diese Leistungsziele müssen mit den von der Kommission für den betreffenden Bezugszeitraum festgelegten unionsweit geltenden Zielen in Einklang stehen. Der Kommission obliegt es, anhand der in Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien zu bewerten, ob die in den von den Mitgliedstaaten erstellten Leistungsplanentwürfen vorgeschlagenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar sind.

(2) Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie hat aufgrund der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen Maßnahmen seit dem ersten Quartal des Kalenderjahres 2020 den Luftverkehrssektor erheblich beeinträchtigt und zu einem im Vergleich zum präpandemischen Niveau erheblichen Rückgang des Luftverkehrs geführt.

(3) Ursprünglich wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum (RP3) mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission ([3]) festgelegt. Da diese unionsweit geltenden Leistungsziele und die anschließend von den Mitgliedstaaten für den RP3 vorgelegten Leistungsplanentwürfe vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie erstellt wurden, konnten sie den daraufhin erheblich veränderten Umständen im Luftverkehr nicht Rechnung tragen.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

([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).

([3]) 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) (ABl. L 144 vom 3.6.2019, S. 49).

(4) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission ([4]) Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 abweichen. Auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 hat die Kommission am 2. Juni 2021 den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 der Kommission ([5]) zur Festlegung überarbeiteter unionsweiter Leistungsziele für den RP3 erlassen.

(5) Die Kommission stellt fest, dass in der STATFOR-Verkehrsprognose von Eurocontrol vom Oktober 2021 davon ausgegangen wird, dass der Luftverkehr auf Unionsebene im Laufe des Jahres 2023 sein präpandemisches Niveau erreichen und 2024 über diesem Niveau liegen wird. Angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der epidemiologischen COVID-19-Entwicklung ist die Unsicherheit mit Blick auf die Verkehrsentwicklung immer noch sehr hoch. Die Kommission stellt ferner fest, dass für die Verkehrserholung in den Mitgliedstaaten ein uneinheitlicher Verlauf erwartet wird.

(6) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe mit überarbeiteten lokalen Leistungszielen für den RP3 ausgearbeitet und angenommen, die der Kommission bis zum 1. Oktober 2021 zur Bewertung vorgelegt wurden. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission die Mitgliedstaaten auf, bis zum 17. November 2021 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen. Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Österreich vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.

(7) Das Leistungsüberprüfungsgremium, das die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe für den RP3 vorgelegt.

(8) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der von Österreich vorgeschlagenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet. Für jeden wesentlichen Leistungsbereich und die damit verbundenen Leistungsziele hat die Kommission die Bewertung ergänzt, indem sie den Leistungsplanentwurf anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich „Sicherheit“

(9) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Sicherheit“ hat die Kommission die Kohärenz der von Österreich vorgelegten Ziele hinsichtlich der Effektivität des Sicherheitsmanagements der Anbieter von Flugsicherheitsdiensten auf der Grundlage des in Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriteriums bewertet. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Sicherheitsziele geplanten Maßnahmen anhand der in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente ergänzt.

(10) Österreich hat in seinem Leistungsplanentwurf folgende Ziele im wesentlichen Leistungsbereich „Sicherheit“ in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission vom 3. November 2020 über Sondermaßnahmen für den dritten Bezugszeitraum (2020–2024) des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum aufgrund der COVID-19-Pandemie (ABl. L 366 vom 4.11.2020, S. 7).

([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 der Kommission vom 2. Juni 2021 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den dritten Bezugszeitraum (2020-2024) und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/903 (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 195 vom 3.6.2021, S. 3).

Österreich	Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)				
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	B	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	**C**
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	B	**C**

(11) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Österreich in seinem Entwurf vorgeschlagenen Sicherheitsziele für den Anbieter von Flugsicherheitsdiensten (Austro Control) den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für das Kalenderjahr 2024 entsprechen.

(12) Die Kommission stellt fest, dass der von Österreich vorgelegte Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, mit denen Austro Control die lokalen Sicherheitsziele erreichen kann, wie etwa Investitionen in Ressourcen im Bereich „Sicherheitsrisikomanagement", die Verbesserung der grenzüberschreitenden Sicherheitszusammenarbeit durch Erhebungen sowie Schulung und Sensibilisierung im Bereich der „Sicherheitskultur".

(13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11 und 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, d. h. 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs enthaltenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt"

(14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt" wurde die Kohärenz der von Österreich vorgelegten 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 im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (ERNIP) festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Umweltziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.

(15) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt" durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und das Ziel damit als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Entsprechend wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt" zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

(16) Die von Österreich vorgeschlagenen Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt und die entsprechenden nationalen Referenzwerte für den RP3 aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Österreichs enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referenzwerte für Österreich	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Österreich in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(18) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Österreich in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, die u. a. eine Beteiligung an der FRA-Initiative für den gemeinsamen Südost-Luftraum (SECSI FRA), Tätigkeiten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie die Umsetzung lokaler und subregionaler Systeme zur Unterstützung des Luftraummanagements für eine bessere zivil-militärische Koordinierung beinhalten.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 17 und 18 sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität"

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität" wurde die Kohärenz der von Österreich vorgelegten 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 im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h am 2. Juni 2021, vorlag. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und durch die Überprüfung der zur Erreichung der Kapazitätsziele geplanten Maßnahmen nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt.

(21) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweit geltende Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität" durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und das Ziel damit als endgültig umgesetzt galt, sodass es nicht mehr rückwirkend angepasst werden konnte. Entsprechend wurden die Mitgliedstaaten nicht aufgefordert, in den bis zum 1. Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen ihre lokalen Leistungsziele für das Kalenderjahr 2020 im wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität" zu überarbeiten. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

(22) Die von Österreich in seinem Entwurf für den RP3 vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele, ausgedrückt in ATFM-Verspätungsminuten je Flug, und die entsprechenden im Netzbetriebsplan festgelegten Referenzwerte lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Österreichs enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referenzwerte für Österreich	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) Die Kommission stellt fest, dass die von Österreich in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(24) In Bezug auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a stellt die Kommission fest, dass Österreich in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung lokaler Streckenkapazitätsziele vorlegt. Zu diesen Maßnahmen gehören die kontinuierliche Einstellung und Schulung von Fluglotsen, flexible und zentralisierte Dienstplansysteme, die ständige Verbesserung der ATFM-Tätigkeiten und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Nachbarländern.

(25) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 23 und 24 sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent bewertet werden.

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(26) In Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Streckenkapazitätsziele für Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass diese Ziele in Bezug auf Österreich Anlass zu Bedenken geben.

(27) Erstens hat die Kommission festgestellt, dass die vorgeschlagenen RP3-Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung pro Flug von 0,87 Minuten, 0,84 Minuten bzw. 0,82 Minuten für die Jahre 2022, 2023 bzw. 2024 über der im zweiten Bezugszeitraum (RP2) erreichten ATFM-Verspätung von 0,49 bis 0,81 Minuten pro Flug liegen.

(28) Zweitens hat die Kommission festgestellt, dass die Flughäfen Wien, Innsbruck und Salzburg beim Vergleich der vorgeschlagenen nationalen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung mit der Leistung ähnlicher Flughäfen während des RP2 größere ATFM-Verspätungen verzeichnen dürften als die für ähnliche Flughäfen prognostizierten Verspätungen.

(29) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Österreich im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP3 im Lichte der in den Erwägungsgründen 27 und 28 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“

(30) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der von Österreich vorgelegten Ziele für festgestellte Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3, der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit über den zweiten und dritten Bezugszeitraum (2015–2024) hinweg und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

(31) Die Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug erfolgte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Ergänzt wurde sie durch die Überprüfung der Schlüsselfaktoren und Parameter, die diesen Zielen gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zugrunde liegen.

(32) Österreich hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Österreich	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020–2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

(33) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Österreichs Trend bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von -5,7 % über den RP3 hinweg mit dem unionsweiten Trend von +1,0 % über den gleichen Zeitraum vereinbar ist.

(34) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Österreichs langfristiger Trend bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit -3,6 % im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von -1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(35) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Österreichs Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 63,19 EUR um 21,3 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 80,26 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass in Österreich die streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit während des gesamten RP3 deutlich unter dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe verharren, wobei der Unterschied im Jahr 2024 -42,6 % erreichen wird.

(36) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 33 bis 35 sollten die im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz kohärent bewertet werden.

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(37) In Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug im Hinblick auf Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass diese Ziele in Bezug auf Österreich Anlass zu Bedenken geben.

(38) Beim Vergleich der festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit mit der Leistung ähnlicher Flughäfen im RP3 stellt die Kommission fest, dass die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den Flughafen Wien voraussichtlich deutlich über den Mittelwerten der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ähnlicher Flughäfen liegen.

(39) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Österreich im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug für den RP3 im Lichte der in Erwägungsgrund 38 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Ergänzung der Bewertung der im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele durch die Kommission

(40) Entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f hat die Kommission in Bezug auf die im Entwurf genannten Kapazitätsziele ihre Bewertung durch eine Überprüfung der in diesem Entwurf enthaltenen Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. In diesem Zusammenhang hat die Kommission geprüft, ob die im Entwurf dargelegten Anreizregelungen die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Artikel 11 Absätze 1 und 3 festgelegten wesentlichen Anforderungen erfüllen. Es wurde festgestellt, dass die im Leistungsplanentwurf Österreichs enthaltenen Anreizregelungen Anlass zu Bedenken geben.

(41) Die Kommission stellt fest, dass die im Leistungsplanentwurf Österreichs vorgeschlagenen Anreizregelungen für die Streckenkapazität sowie die An- und Abflugkapazität sowohl einen maximalen finanziellen Vorteil als auch einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von jeweils 0,50 % der festgestellten Kosten beinhaltet.

(42) In Bezug auf diese Anreizregelungen hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene, auf 0,50 % der festgestellten Kosten festgesetzte maximale finanzielle Nachteil wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird.

(43) Daher sollte Österreich in Verbindung mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 seine Anreizregelungen für die Erreichung der Streckenkapazitätsziele sowie der An- und Abflugkapazitätsziele dahingehend überarbeiten, dass die maximalen finanziellen Nachteile, die sich aus diesen Anreizregelungen ergeben, so hoch festgesetzt werden, dass sie sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken, wie dies in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(44) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 10 bis 43 dargelegten Bewertung hat die Kommission festgestellt, dass die Leistungsziele, die in dem von Österreich vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

(45) Die Kommission weist darauf hin, dass mehrere Mitgliedstaaten die Absicht geäußert haben, Kostenelemente im Zusammenhang mit der Drohnenerkennung an Flughäfen in ihre Kostenbasis für den RP3 aufzunehmen. Anhand der in den Leistungsplanentwürfen enthaltenen Elemente ließ sich nicht genau feststellen, inwieweit die Mitgliedstaaten solche festgestellten Kosten in ihre RP3-Kostenbasis aufgenommen haben und, sofern solche Kosten einbezogen wurden, in welchem Umfang sie im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten angefallen sind und daher im Rahmen des Leistungssystems und der Gebührenregelung geltend gemacht werden könnten. Die Kommissionsdienststellen haben an alle Mitgliedstaaten ein Ad-hoc-Auskunftsersuchen gerichtet, um einschlägige Informationen einzuholen, und werden die gemeldeten Kosten für die Erkennung von Drohnen an Flughäfen im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung der Gebührensätze weiter prüfen. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Kommission zum Thema der Kosten für die Drohnenerkennung bleiben von diesem Beschluss unberührt.

(46) Als Reaktion auf die militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine, die am 24. Februar 2022 begann, hat die Union restriktive Maßnahmen erlassen, mit denen russischen Luftfahrtunternehmen, in Russland registrierten Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen, die zwar nicht in Russland registriert sind, sich jedoch im Eigentum von russischen natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen gechartert oder auf andere Weise kontrolliert werden, untersagt wird, in dem Gebiet der Union zu landen, dort zu starten oder das Gebiet zu überfliegen. Diese Maßnahmen führen zu einer Verringerung des Luftverkehrs im Luftraum über dem Gebiet der Union. Die Auswirkungen auf Unionsebene dürften jedoch nicht mit dem Rückgang des Luftverkehrs infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie im März 2020 vergleichbar sein. Daher sollten die bestehenden Maßnahmen und Verfahren für die Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im RP3 beibehalten werden.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Österreich gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten und im Anhang dieses Durchführungsbeschlusses aufgeführt sind, sind mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Österreich gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Österreich gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den dritten Bezugszeitraum kohärent sind

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements

Österreich	**Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau, von EASA-Niveau A bis D**				
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	B	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	**C**
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	B	**C**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf Österreichs enthaltene streckenbezogenen Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Referenzwerte für Österreich	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf Österreichs enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Referenzwerte für Österreich	0,10	0,17	0,17	0,16

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Österreich	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020–2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**