Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1040

23.5.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/1040 DER KOMMISSION

vom 16. Mai 2025

bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und der Slowakei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, 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) 2930)

(Nur der dänische, deutsche, englische, estnische, französische, griechische, irische, lettische, niederländische und slowakische Text sind 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 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 ([2]), 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 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) Pläne mit verbindlichen Leistungszielen für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen festzulegen. 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 ([3]) 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 Bewertung der Kommission in diesem Beschluss stützt sich auf die von Belgien, Dänemark, Estland, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und der Slowakei vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwürfe für den RP4 (im Folgenden „Leistungsplanentwürfe“).

([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]) 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, PRB), das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe vorgelegt.

(6) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission ([4]) die Kohärenz der in den Leistungsplanentwürfen 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) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Sicherheit“ hat die Kommission die Kohärenz der von den betreffenden Mitgliedstaaten vorgelegten Ziele hinsichtlich der Effektivität des Sicherheitsmanagements der Flugsicherungsorganisationen auf der Grundlage des in Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriteriums bewertet. Dementsprechend hat die Kommission geprüft, ob die in den Leistungsplanentwürfen vorgeschlagenen Ziele ein Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements bieten, das dem Niveau der unionsweit geltenden Leistungsziele entspricht oder darüber liegt.

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Umwelt“ wurde die Kohärenz der von den betreffenden Mitgliedstaaten 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 in den Leistungsplanentwürfen vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes vom 2. Juli 2024 festgelegt sind, der gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([5]) (im Folgenden „ERNIP“) erstellt wurde. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt.

(9) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kapazität“ wurde die Kohärenz der von den betreffenden Mitgliedstaaten 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 in den Leistungsplanentwürfen vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Netzbetriebsplan vom 2. Juli 2024 festgelegt sind, der gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission erstellt wurde. Diese Bewertung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt.

(10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der in den Leistungsplanentwürfen 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 Bezugszeitraum (2020-2024) („RP3“) und den vierten Bezugszeitraum (2020-2029) („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.

(11) In den Fällen, in denen die Kommission feststellte, dass die Kosteneffizienzziele für den Streckenflug nicht mit den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien übereinstimmten, hat sie unter Berücksichtigung der in den Leistungsplänen angegebenen Begründungen und Belege weiter geprüft, ob eine Abweichung auf der Grundlage von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d jener Verordnung für notwendig und verhältnismäßig erachtet werden konnte.

([4]) 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).

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

(12) Die Kommission hat ihre Bewertung der Leistungsplanentwürfe durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 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 den Mitgliedstaaten für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methoden durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethoden 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.

2. FESTSTELLUNGEN ZU BELGIEN, FRANKREICH, DEUTSCHLAND, LUXEMBURG UND DEN NIEDERLANDEN

(13) Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz haben gemeinsam einen Leistungsplanentwurf auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks Europe Central (FABEC) erstellt und angenommen.

(14) Dieser Beschluss enthält die Bewertung der Kommission des FABEC-Leistungsplanentwurfs für Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande. Da die Schweiz aufgrund des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr ([7]) als Drittland dem Leistungssystem und der Gebührenregelung unterliegt, wurde sie von der Kommission gesondert über die Feststellungen unterrichtet, die sich aus der Bewertung des FABEC-Leistungsplanentwurfs ergeben ([8]).

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“ ([9])

Streckengebührenzone Belgien–Luxemburg

(15) Für die Streckengebührenzone Belgien–Luxemburg werden für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Belgien–Luxemburg	**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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) 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 Belgien–Luxemburg beim DUC-Trend mit - 0,1 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

([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).

([7]) ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Durchführungsbeschluss C(2025) 2923 der Kommission vom 16.5.2025 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele in dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von der Schweiz vorgelegten FAB-Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum.

([9]) Die Kommission stellte fest, dass die im FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Frankreichs mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 im Einklang stehen. Daher enthält dieser Beschluss keine diesbezüglichen Feststellungen.

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

(18) 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 von Belgien und Luxemburg von 104,26 EUR um 10,8 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 94,13 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe e des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(19) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 16, 17 und 18 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 16 und 17 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.

(20) 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 Belgien und Luxemburg im FABEC-Leistungsplanentwurf darauf verweisen, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 bei den Anbietern von Flugsicherungsdiensten (ANSP) skeyes und Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) Ausbildung und Einstellung neuer Fluglotsen („ATCO“) durch skeyes und MUAC, um vor allem die Fluglotsen zu ersetzen, die voraussichtlich während des RP4 in den Ruhestand treten werden, aber auch um dem prognostizierten Verkehrszuwachs und der Modernisierung von Unterstützungssystemen Rechnung zu tragen;

b) Erwerb und Einführung eines neuen Flugverkehrsmanagementsystems (ATM) durch skeyes im Jahr 2028, das zu erheblichen funktionalen und technischen Verbesserungen führen wird; das neue ATM wird das derzeitige ATM-System von skeyes ersetzen, das seit 2009 in Betrieb ist;

c) Einführung eines neuen Instruments durch skeyes zur Automatisierung der Dienstplanung von Fluglotsen, womit das Personalmanagement optimiert und operative Vorteile erzielt werden;

d) Entwicklung und Umsetzung neuer Instrumente und Funktionen zur Unterstützung des Flugbetriebs durch MUAC;

e) Umsetzung struktureller Verbesserungen bei Auslegung und Nutzung des Luftraums durch MUAC;

f) Bau durch MUAC eines neuen Gebäudes mit einem neuen operativen Raum (OPS-Raum), ergänzt durch unterstützende Büros und Einrichtungen.

(21) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von Belgien und Luxemburg gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 20 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 Belgien und Luxemburg 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 Belgien und Luxemburg 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 16 und 17 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.

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

(23) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von Belgien und Luxemburg 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.

(24) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 15 bis 23 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Belgien–Luxemburg als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Streckengebührenzone Deutschland

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

Streckengebührenzone Deutschland	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 Deutschland der DUC-Trend von - 1,2 % im RP4 mit dem unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum in Einklang steht.

(27) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Deutschland beim langfristigen DUC-Trend mit - 0,2 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(28) 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 von Deutschland von 74,90 EUR um 29,9 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 57,66 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe a des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(29) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 27 und 28 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 Erwägungsgrund 27 festgestellte Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten im Zusammenhang mit zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen Maßnahmen zurückzuführen ist oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(30) 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 Deutschland im FABEC-Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 bei den Anbietern von Flugsicherungsdiensten (ANSP) DFS und MUAC für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) im Fall der DFS soll diese Maßnahme im RP4 insgesamt zu einem Anstieg der Anzahl der einsetzbaren Fluglotsen in den Bezirkskontrollstellen („ACC“) Bremen, Karlsruhe, Langen und München um insgesamt mehr als 10 % führen, um die Kapazitätsengpässe dieser ACC zu beheben; für MUAC wird sich die Anzahl der einsetzbaren ATCO im RP4 nur geringfügig erhöhen, wenngleich der Zugang neuer Fluglotsen weiterhin erheblich sein wird, um die erwartete hohe Anzahl von ATCO-Abgängen wegen Pensionierung in diesem Bezugszeitraum auszugleichen;

b) Erwerb und Einsatz neuer ATM-Systemfunktionen für die ACC Bremen und München durch die DFS; diese Funktionen dürften zu betrieblichen Verbesserungen bei der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, darunter auch zu einer Steigerung bei der Luftraumkapazität führen;

c) die Initiative von MUAC und DFS, in Bezug auf die ACC Karlsruhe, zur Verbesserung der Qualität der Flugsicherungsdienste zwei georedundante Datenzentren einzurichten, die sich gegenseitig unterstützen und ersetzen können;

d) Teilnahme der DFS zusammen mit sechs anderen ANSP an einem Kooperationsprogramm zur Entwicklung eines gemeinsamen künftigen ATM-Systems für die betreffenden ANSP; die DFS geht davon aus, dass das aus dieser Entwicklung hervorgehende neue ATM-System bei der ACC Langen frühestens 2031 eingesetzt werden kann, also nicht innerhalb des Zeitrahmens des RP4;

e) die Einführung durch die DFS der technischen Systeme und der Software, die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/116 der Kommission ([10]) für die Erfüllung der Unterfunktion „AF6 — Anfänglicher Austausch von Informationen über den Flugweg“ erforderlich sind;

f) Umsetzung durch die DFS von Änderungen in ihrem Überwachungssystem und eines neuen Instruments zur Unterstützung einer effizienteren und dynamischeren Sektorisierung des Luftraums;

g) Entwicklung und Umsetzung neuer Instrumente und Funktionen zur Unterstützung des Flugbetriebs durch MUAC;

h) Umsetzung struktureller Verbesserungen bei Auslegung und Nutzung des Luftraums durch MUAC;

i) Bau durch MUAC eines neuen Gebäudes mit einem neuen operativen Raum (OPS-Raum), ergänzt durch unterstützende Büros und Einrichtungen.

(31) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von Deutschland gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 30 genannten Kapazitätsmaßnahmen in monetärer Hinsicht deutlich niedriger als die festgestellte Abweichung von dem vom PRB berechneten langfristigen unionsweiten Trend bei der Kosteneffizienz.

(32) Zudem stellt die Kommission fest, dass bestimmte von Deutschland 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 Deutschland vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen insgesamt als notwendig und verhältnismäßig für die Erreichung der lokalen Kapazitätsleistungsziele für den RP4 angesehen werden können. Daher stellt die Kommission fest, dass die in Erwägungsgrund 27 festgestellten Abweichungen vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend nicht ausschließlich auf die zusätzlichen Kosten zurückgeführt werden können, die sich aus den vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen ergeben.

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

(34) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von Deutschland 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.

(35) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 25 bis 34 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Deutschland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Streckengebührenzone Niederlande

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

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

Streckengebührenzone Niederlande	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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 der Niederlande beim DUC-Trend mit + 0,3 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(38) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone der Niederlande beim langfristigen DUC-Trend mit + 2,3 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(39) 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 Niederlande von 104,60 EUR um 11,3 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 94,01 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe e des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(40) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 37 bis 39 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 16 und 17 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.

(41) 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 Niederlande im FABEC-Leistungsplanentwurf darauf verweisen, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 bei den Anbietern von Flugsicherungsdiensten (ANSP) LVNL und MUAC für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) Ausbildung und Einstellung neuer ATCO durch LVNL und MUAC, um vor allem die Fluglotsen zu ersetzen, die voraussichtlich während des RP4 in den Ruhestand treten werden, aber auch um dem prognostizierten Verkehrszuwachs und der Modernisierung von Unterstützungssystemen Rechnung zu tragen;

b) Verbesserung durch LVNL der ATCO-Ausbildungseinrichtungen und -simulatoren, um die Ausbildungskapazitäten und -ergebnisse zu steigern;

c) Modernisierung des ATM-Systems durch LVNL als Voraussetzung für künftige Verbesserungen der Luftraumkapazität;

d) Entwicklung und Umsetzung neuer Instrumente und Funktionen zur Unterstützung des Flugbetriebs durch MUAC;

e) Umsetzung struktureller Verbesserungen bei Auslegung und Nutzung des Luftraums durch MUAC;

f) Bau durch MUAC eines neuen Gebäudes mit einem neuen operativen Raum (OPS-Raum), ergänzt durch unterstützende Büros und Einrichtungen.

(42) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von den Niederlanden gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 41 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 den Niederlanden 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 den Niederlanden 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 16 und 17 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.

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

(44) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von den Niederlanden 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.

(45) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 36 bis 44 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Niederlande als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Überprüfung der Maßnahmen zur Erreichung der Sicherheitsziele

(46) 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 Sicherheitsziele dienen.

(47) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 46 genannten Überprüfung stellt die Kommission fest, dass der FABEC-Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, die der Erreichung der unionsweit geltenden Ziele im Bereich Sicherheit bis zum Jahr 2029 dienen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die von Luxemburg und den Niederlanden für die ANSP ANALUX bzw. LVNL vorgelegten Zwischenziele für die Jahre 2025 bis 2028 trotz dieser Maßnahmen ungewöhnlich niedrig angesetzt sind. Eine derart niedrige Festsetzung der Zwischenziele ist angesichts der tatsächlichen Leistung dieser ANSP im RP3 und der zur Erreichung dieser Sicherheitsziele für den RP4 vorgelegten Maßnahmen nicht gerechtfertigt.

(48) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Luxemburg und die Niederlande den in Erwägungsgrund 47 dargelegten Feststellungen Folge leisten sollten, indem sie die angestrebten Sicherheitsmanagementniveaus für die Jahre 2025 bis 2028 für die ANSP ANALUX bzw. LVNL anheben und erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen ergreifen.

Überprüfung der Maßnahmen zur Erreichung der Umweltziele

(49) 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.

(50) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 49 genannten Überprüfung hat die Kommission erhebliche Zweifel, ob die von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der Umweltleistungsziele des FABEC 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 die ANSP „DSNA“ vorgelegten Maßnahmen nicht ausreichen, um die angestrebte Erhöhung der Flugeffizienz im RP4 zu erreichen.

(51) 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 Umsetzung 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

(52) 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.

(53) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 52 genannten Überprüfung hat die Kommission erhebliche Zweifel, ob die von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden 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 die ANSP „DFS“ vorgelegten Maßnahmen nicht ausreichen, um für die im RP4 erwartete Verkehrsnachfrage effektiv gewappnet zu sein.

(54) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass der FABEC zusätzliche Maßnahmen ergreifen sollte, um seine Streckenkapazitätsziele 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

(55) 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 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.

(56) In Bezug auf Belgien stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 zu einer erheblichen Verschlechterung der durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung pro Jahr im Vergleich zum RP3 führen. Die vorgeschlagenen RP4-Ziele werden auf 0,94 Minuten pro Flug festgelegt, mit Ausnahme des Jahres 2027, für das ein Ziel von 2,00 Minuten pro Flug vorgeschlagen wird, während die tatsächliche Leistung im Jahr 2024 bei 0,28 Minuten pro Flug lag. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass im Vergleich zum Leistungsniveau ähnlicher vom PRB ermittelter Flughäfen diese Ziele für die An- und Abflugkapazität zu einer deutlich schlechteren durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung je Flug für den Flughafen Brüssel führen.

(57) In Bezug auf die Niederlande stellt die Kommission fest, dass die in den letzten drei Jahren des RP3 verzeichnete durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung mit 3,50 Minuten pro Flug im Jahr 2024 hoch war. Trotz einer Verbesserung gegenüber dem RP3 führen die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 im Vergleich zum Leistungsniveau ähnlicher vom PRB ermittelter Flughäfen zu einer deutlich schlechteren durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung je Flug für den Flughafen Amsterdam Schiphol.

(58) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Belgien und die Niederlande die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 im Lichte der Feststellungen in den Erwägungsgründen 56 und 57 weiter begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollten.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(59) 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 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 Anlass zur Besorgnis geben.

(60) In Bezug auf die An- und Abfluggebührenzone Belgien stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele zu einem DUC-Trend von - 0,8 % im RP4 führen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die durchschnittlichen festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP4 für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug am Flughafen Brüssel deutlich höher sein dürften als der Median der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der vom PRB ermittelten vergleichbaren Flughäfen.

(61) In Bezug auf die An- und Abfluggebührenzone Deutschland stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele zu einem DUC-Trend von - 0,8 % im RP4 führen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die durchschnittlichen festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP4 für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug an den Flughäfen München, Hamburg, Düsseldorf und Köln-Bonn deutlich höher sein dürften als der Median der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der vom PRB ermittelten Gruppe vergleichbarer Flughäfen.

(62) In Bezug auf die An- und Abfluggebührenzone Niederlande stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele zu einem sich verschlechternden DUC-Trend von + 0,4 % im RP4 führen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die durchschnittlichen festgestellten Kosten je Leistungseinheit für den RP4 für die Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug am Flughafen Schiphol deutlich höher sein dürften als der Median der festgestellten Kosten je Leistungseinheit der vom PRB ermittelten Gruppe vergleichbarer Flughäfen.

(63) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Belgien, Deutschland und die Niederlande ihre Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug für den RP4 im Lichte der Feststellungen in den Erwägungsgründen 60, 61 und 62 weiter begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollten.

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

(64) 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 Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden eingeführten Anreizregelungen für die Kapazität im RP4 für Strecken- sowie für An- und Abflugdienste Anlass zu Bedenken geben.

(65) Die Kommission stellt fest, dass die Anreizregelungen für die Streckenkapazität des FABEC und die Anreizregelungen Belgiens, Frankreichs, Deutschlands und der Niederlande 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.

(66) Daher sollten Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande ihre in Erwägungsgrund 65 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 % der festgestellten Kosten pro Jahr führen.

3. FESTSTELLUNGEN ZU DÄNEMARK

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(67) Dänemark schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Dänemark	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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 Dänemark beim DUC-Trend mit - 1,6 % im RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

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

(70) 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 von Dänemark von 73,02 EUR um 19,9 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 60,91 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe f des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(71) Zudem stellt die Kommission fest, dass Dänemark zu den in den Erwägungsgründen 69 und 70 genannten Abweichungen nicht dargelegt hat, ob die festgestellten Zusatzkosten auf Maßnahmen zur Erreichung der Kapazitätsziele oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen sind. Daher sollten die in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffern i und ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien als von Dänemark nicht erfüllt gelten.

(72) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 67 bis 71 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Dänemark als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

4. **FESTSTELLUNGEN ZU ESTLAND**

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(73) Estland schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Estland	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 Estland beim DUC-Trend mit + 0,4 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(75) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Estland beim langfristigen DUC-Trend mit + 4,3 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(76) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Estland infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine einen erheblichen Teil der in der Vergangenheit abgewickelten Überflüge verloren hat. Dieses verringerte Verkehrsaufkommen wirkt sich auch im RP4 erheblich auf die Kosteneffizienz des estnischen ANSP aus und schlägt sich besonders negativ auf den langfristigen DUC-Trend Estlands nieder, der für den RP3 und den RP4 zusammengenommen berechnet wurde.

(77) Daher ist es für die Zwecke des in Erwägungsgrund 75 genannten Bewertungskriteriums erforderlich und angemessen zu prüfen, ob Estland ohne die in Erwägungsgrund 76 genannten Umstände mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend in Einklang stehen würde.

(78) Hierzu hat die Kommission den langfristigen DUC-Trend Estlands über den RP3 und den RP4 hinweg vor dem Hintergrund des geschätzten strukturellen Verkehrsverlusts Estlands infolge des Krieges in der Ukraine, gemessen in Streckendiensteinheiten, neu berechnet. Diese Neuberechnung führt zu einem bereinigten langfristigen DUC-Trend für Estland von - 2,4 %, der damit günstiger ausfällt als der unionsweite langfristige DUC-Trend von - 1,0 %. Daraus ergibt sich, dass Estland das in Erwägungsgrund 75 genannte Bewertungskriterium erfüllt, nachdem die Auswirkungen des erheblich verringerten Verkehrsaufkommens infolge des Krieges in der Ukraine berücksichtigt wurden.

(79) 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 von Estland von 54,69 EUR um 5,2 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 52,00 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe d des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(80) Zudem stellt die Kommission fest, dass Estland zu den in den Erwägungsgründen 74 und 79 genannten Abweichungen nicht dargelegt hat, ob die festgestellten Zusatzkosten auf Maßnahmen zur Erreichung der Kapazitätsziele oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen sind. Daher sollten die in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffern i und ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien als von Estland nicht erfüllt gelten.

(81) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 73 bis 80 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Estland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

5. **FESTSTELLUNGEN ZU GRIECHENLAND**

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(82) Die von Griechenland für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans vom 2. Juli 2024 lauten wie folgt:

Griechenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenzwerte	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Die Kommission stellt fest, dass die von Griechenland für die Jahre 2027, 2028 und 2029 vorgeschlagenen Kapazitätsziele den entsprechenden nationalen Referenzwerten entsprechen. Für die Jahre 2025 und 2026 liegen die vorgeschlagenen Kapazitätsziele jedoch deutlich über den Referenzwerten.

(84) Zu den von Griechenland für die Erreichung der Kapazitätsziele vorgelegten Maßnahmen gehören die Ausbildung und Einstellung einer großen Anzahl neuer Fluglotsen durch die ANSP – eine Steigerung im RP4 von insgesamt 35 % der einsatzfähigen ATCO-Vollzeitäquivalente bei den ACC. Darüber hinaus plant die ANSP die Einführung eines neuen ATM-Systems, die Modernisierung ihres Radarnetzes, die Umsetzung von Maßnahmen zur Neuorganisation des Luftraums und die Verbesserung ihrer Verfahren für das Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement.

(85) Auf der Grundlage der Bewertung durch das PRB stellt die Kommission fest, dass bestimmte einschlägige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, die im Netzbetriebsplan vom 2. Juli 2024 dargelegt sind, nicht im Leistungsplanentwurf Griechenlands enthalten sind. Dies kann im RP4 zu einer Kapazitätslücke führen, wie auch in den Jahren 2025 und 2026 , für die die vorgeschlagenen Kapazitätsziele über den entsprechenden Referenzwerten liegen.

(86) Griechenland erklärt in seinem Leistungsplanentwurf, dass die Kapazitätsziele für die Kalenderjahre 2025 und 2026 aufgrund der optimistischeren STATFOR-Prognose vom Oktober 2024 für das Wachstum im Luftverkehr nicht entsprechend den im Netzbetriebsplan vom 2. Juli 2024 enthaltenen Referenzwerten festgelegt werden konnten. Griechenland erläutert, dass es im RP3 beim ANSP bei der Umsetzung seines Investitionsplans für den RP3 und bei der Einstellung von ATCO zu Verzögerungen gekommen sei, was zu operativen Einschränkungen auf lokaler Ebene geführt habe. Griechenland beruft sich insbesondere auf die technischen Beschränkungen im Zusammenhang mit den derzeit vom ANSP genutzten Altsystemen, die erst später im Verlauf des RP4 ersetzt oder modernisiert werden sollen.

(87) Vor dem Hintergrund der Bewertungskriterien in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass die von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf vorgelegten Informationen und Nachweise, auch in Bezug auf relevante örtliche Gegebenheiten, die vorgeschlagenen erheblichen Abweichungen der Kapazitätsziele von den entsprechenden Referenzwerten in den Jahren 2025 und 2026 nicht rechtfertigen. Die Kommission ist der Auffassung, dass Griechenland zusätzliche Maßnahmen ergreifen könnte, um seine Kapazitätsziele für diese Jahre zu verbessern und die negativen Auswirkungen der verzögerten Einstellung von ATCO und der Nichtumsetzung geplanter Investitionen im RP3 abzumildern.

(88) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 82 bis 87 sollten die Kapazitätsziele für die Streckengebührenzone Griechenland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(89) Griechenland schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Griechenland	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Griechenland mit + 0,5 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(91) 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 Griechenland mit - 1,3 % im RP3 und RP4 ein günstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(92) Die Kommission stellt fest, dass der von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf vorgelegte Basiswert für das Jahr 2019 Kostenanpassungen in Höhe von 19,5 Mio. EUR an zusätzlichen Kosten (EUR2022) umfasst. Der Analyse des PRB zufolge waren diese Anpassungen nicht Teil des im Leistungsplan Griechenlands für den RP3 festgelegten Basiswerts für 2019 und wurden von Griechenland in seinem Leistungsplanentwurf für den RP4 nicht angemessen begründet.

(93) Daher ist es für die Zwecke des in Erwägungsgrund 91 genannten Bewertungskriteriums erforderlich zu prüfen, ob Griechenland ohne die in Erwägungsgrund 92 genannten Anpassungen des Basiswerts für 2019 mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend in Einklang stehen würde.

(94) Hierzu hat die Kommission den langfristigen DUC-Trend Griechenlands über den RP3 und den RP4 hinweg neu berechnet, indem sie anstelle des im Leistungsplanentwurf Griechenlands für den RP4 enthaltenen bereinigten Basiswerts den im Leistungsplanentwurf Griechenlands für den RP3 enthaltenen Basiswert für 2019 verwendet hat. Diese Neuberechnung führt zu einem bereinigten langfristigen DUC-Trend für Griechenland von + 0,1 % und fällt damit ungünstiger aus als der unionsweite langfristige DUC-Trend von - 1,0 %. Daraus ergibt sich, dass Griechenland das in Erwägungsgrund 91 genannte Bewertungskriterium nicht erfüllt.

(95) 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 von Griechenland von 25,04 EUR um 39,2 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 41,19 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe c des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(96) Zudem stellt die Kommission fest, dass Griechenland zu den in den Erwägungsgründen 90 und 91 genannten Abweichungen nicht dargelegt hat, ob diese auf Maßnahmen zur Erreichung der Kapazitätsziele oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen sind. Daher sollten die in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffern i und ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien als von Griechenland nicht erfüllt gelten.

(97) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 89 bis 96 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Griechenland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

Überprüfung der Maßnahmen zur Erreichung der Umweltziele

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

(99) Auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 98 genannten Überprüfung hat die Kommission Zweifel, ob die von Griechenland vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der Umweltleistungsziele geeignet sind, diese Ziele tatsächlich zu erreichen. In Anbetracht der Feststellungen des PRB weist die Kommission insbesondere darauf hin, dass sich Griechenland im Leistungsplanentwurf nicht verpflichtet hat, mehrere im ERNIP dargelegte einschlägige Maßnahmen umzusetzen.

(100) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Griechenland die im Leistungsplanentwurf dargelegten Maßnahmen zur Erreichung seiner Umweltziele für den RP4 verbessern sollte, unter anderem indem es sich zu allen im ERNIP festgelegten operativen Maßnahmen verpflichtet und die Realisierung des grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung beschleunigt.

6. **FESTSTELLUNGEN ZU IRLAND**

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(101) Irland schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechende Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Irland	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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

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

(103) 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 Irland mit + 1,0 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(104) 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 von Irland von 27,29 EUR um 4,0 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 28,43 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe b des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(105) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 27 und 28 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 16 und 17 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.

(106) 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 Irland im Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 beim ANSP AirNav Ireland für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) Ausbildung und Einstellung zusätzlicher einsatzfähiger ATCO zur Bewältigung des erwarteten Verkehrszuwachs während des RP4;

b) Beschäftigung von zusätzlichem flugsicherungstechnischem Personal zur Unterstützung von Investitionsprojekten, insbesondere der geplanten Einführung eines neuen ATM-Systems im RP4;

c) Einstellung von zusätzlichem Unterstützungspersonal, um Fluglotsen von nicht-operativen Aufgaben zu entlasten und ihre Produktivität zu steigern;

d) Erwerb und Einführung eines neuen Flugverkehrsmanagementsystems (ATM), das zu erheblichen funktionalen und technischen Verbesserungen führen wird; das neue ATM wird das derzeitige ATM-System von AirNav Ireland ersetzen, das seit 17 Jahren in Betrieb ist; im Zusammenhang mit dem neuen ATM-System plant AirNav Ireland auch die Einführung eines neuen Contingeny-ATM-Systems und die Erweiterung seiner ACC-Gebäude als Erprobungs- und Testeinrichtungen für das neue ATM-System;

e) Modernisierung der aktuellen Radarinfrastruktur, insbesondere durch den Austausch technischer Komponenten, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben;

f) Erwerb von Ausrüstung und Werkzeugen zur Unterstützung der Resilienz des Flugbetriebs.

(107) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung dürften die von Irland gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 106 genannten Kapazitätsmaßnahmen in monetärer Hinsicht die festgestellten Abweichungen von den vom PRB berechneten unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz abdecken. Dem PRB zufolge ist Irland jedoch nicht mit größeren kapazitätsbezogenen Problemen konfrontiert, deren Lösung im RP4 erhebliche Zusatzkosten verursachen würde.

(108) Zudem stellt die Kommission fest, dass bestimmte von Irland 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 Irland vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen insgesamt als notwendig und verhältnismäßig für die Erreichung der lokalen Kapazitätsleistungsziele für den RP4 angesehen werden können.

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

(110) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von Irland vorgelegte 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.

(111) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 101 bis 110 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Irland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

7. **FESTSTELLUNGEN ZU LETTLAND**

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(112) Lettland schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechende Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Lettland	**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)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Lettland mit + 10,9 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(114) 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 Lettland mit + 9,3 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(115) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Lettland infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine einen erheblichen Teil der in der Vergangenheit abgewickelten Überflüge verloren hat. Dieses verringerte Verkehrsaufkommen wirkt sich auch im RP4 erheblich auf die Kosteneffizienz des lettischen ANSP aus und schlägt sich besonders negativ auf den langfristigen DUC-Trend Lettlands nieder, der für den RP3 und den RP4 zusammengenommen berechnet wurde.

(116) Daher ist es für die Zwecke des in Erwägungsgrund 114 genannten Bewertungskriteriums erforderlich und angemessen zu prüfen, ob Lettland ohne die in Erwägungsgrund 115 genannten Umstände mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend in Einklang stehen würde.

(117) Hierzu hat die Kommission den langfristigen DUC-Trend Lettlands über den RP3 und den RP4 hinweg vor dem Hintergrund des geschätzten strukturellen Verkehrsverlusts Lettlands infolge des Krieges in der Ukraine, gemessen in Streckendiensteinheiten, neu berechnet. Diese Neuberechnung führt zu einem bereinigten langfristigen DUC-Trend für Lettland von + 1,3 %, der damit immer noch über dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend von - 1,0 % liegt. Daraus ergibt sich, dass, auch nachdem die Auswirkungen des erheblich verringerten Verkehrsaufkommens infolge des Krieges in der Ukraine berücksichtigt wurden, Lettland das in Erwägungsgrund 114 genannte Bewertungskriterium nicht erfüllt.

(118) 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 von Lettland von 37,97 EUR um 32,4 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 56,17 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe d des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(119) Zudem stellt die Kommission fest, dass Lettland zu den in den Erwägungsgründen 113 bis 117 genannten Abweichungen nicht dargelegt hat, ob die festgestellten Zusatzkosten auf Maßnahmen zur Erreichung der Kapazitätsziele oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen sind. Daher sollten die in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffern i und ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Kriterien als von Lettland nicht erfüllt gelten.

(120) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 112 bis 119 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Lettland als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

8. **FESTSTELLUNGEN ZUR SLOWAKEI**

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(121) Die Slowakei schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechende Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Slowakei	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Slowakei mit - 0,6 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(123) 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 Slowakei mit + 0,4 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer langfristiger Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(124) 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 Slowakei von 60,11 EUR um 70,0 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 35,35 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe c des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(125) Es ist zu prüfen, ob die in den Erwägungsgründen 37 bis 39 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 16 und 17 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.

(126) 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 Slowakei im Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 beim ANSP LPS für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

a) Ausbildung und Einstellung zusätzlicher einsatzfähiger ATCO zur Bewältigung des erwarteten Verkehrszuwachs während des RP4; dies soll im RP4 zu einem Anstieg der Anzahl der einsatzfähigen Fluglotsen beim ACC in Bratislava um insgesamt mehr als 10 % führen;

b) Umsetzung eines neuen ATM-Systems als Voraussetzung für künftige Verbesserungen der Luftraumkapazität;

c) Modernisierung von Infrastrukturen und Gebäuden im Hinblick auf die Stärkung der Betriebsresilienz.

(127) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von der Slowakei gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in Erwägungsgrund 126 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 Slowakei 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 Slowakei 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 122 und 123 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.

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

(129) Zudem stellt die Kommission fest, dass der von der Slowakei vorgelegte 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.

(130) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 121 bis 129 sollten die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Slowakei als nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar angesehen werden.

9. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(131) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten bestimmte Leistungsziele, die in dem von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten sind, und bestimmte Leistungsziele, die in den von Dänemark, Estland, Irland, Griechenland, Lettland und der Slowakei vorgelegten Leistungsplanentwürfen enthalten sind, nicht als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent angesehen werden.

(132) Nach Artikel 14 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 sind die betroffenen Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission ihre überarbeiteten Leistungsplanentwürfe innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Beschlusses unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission vorzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Leistungsziele, die in dem von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden vorgelegten Entwurf des FABEC-Leistungsplans und in den von Dänemark, Estland, Irland, Griechenland, Lettland und der Slowakei vorgelegten nationalen Leistungsplanentwürfen enthalten sind, sind nicht mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum (RP4) vereinbar.

Artikel 2

Griechenland muss seine Streckenkapazitätsziele für die Jahre 2025 und 2026, ausgedrückt in Minuten als durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug, so überarbeiten, dass sie mit den in Artikel 4 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent sind.

Enthält der nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellte Netzbetriebsplan vom 2. Juli 2024 Empfehlungen für landesspezifische zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitätsleistung, müssen diese Maßnahmen bei der Überarbeitung der in Absatz 1 genannten Kapazitätsleistungsziele berücksichtigt werden.

Artikel 3

Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Irland, Griechenland, Lettland, Luxemburg, die Niederlande und die Slowakei müssen die für ihre Streckengebührenzonen festgelegten Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (DUC), nach unten korrigieren.

Bei der Überarbeitung ihrer Kosteneffizienzziele müssen diese Mitgliedstaaten

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.

Abweichend von Absatz 1 Buchstabe a gilt, dass in den Fällen, in denen der Basiswert der relevanten Streckengebührenzone das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium erfüllt, der betroffene Mitgliedstaat sicherstellen muss, dass die überarbeiteten Kosteneffizienzziele mindestens mit dem unionsweiten DUC-Trend oder mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend kohärent sind.

Macht ein Mitgliedstaat in seinem 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 er sicherstellen, dass eine solche Abweichung durch angemessene Informationen und Begründungen belegt wird. Insbesondere muss der betreffende Mitgliedstaat 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 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien, das Königreich Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Estland, Irland, die Hellenische Republik, die Französische Republik, die Republik Lettland, das Großherzogtum Luxemburg, das Königreich der Niederlande und die Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 16. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

Leistungsziele, die nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent sind

1. **IN DEM VON BELGIEN, DEUTSCHLAND, FRANKREICH, LUXEMBURG UND DEN NIEDERLANDEN VORGELEGTEN FABEC-LEISTUNGSPLANENTWURF ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Belgien–Luxemburg	**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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Streckengebührenzone Deutschland	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Streckengebührenzone Niederlande	**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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF DÄNEMARKS ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Dänemark	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF ESTLANDS ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Estland	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF GRIECHENLANDS ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Griechenland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Griechenland	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF IRLANDS ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Irland	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF LETTLANDS ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Lettland	**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)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **IM LEISTUNGSPLANENTWURF DER SLOWAKEI ENTHALTENE ZIELE**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Slowakei	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**