BESCHLUSS (EU) 2022/768 DER KOMMISSION

vom 13. April 2022

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2289)

(Nur der slowakische 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 (im Folgenden „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 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 (im Folgenden „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 Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ([4]) 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 ([5]) erlassen, in dem überarbeitete unionsweite Leistungsziele für den RP3 festgelegt sind.

(5) Die Kommission stellt fest, dass in der Verkehrsprognose des STATFOR (Statistics and Forecast Service) 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. Allerdings ist die Unsicherheit mit Blick auf die Verkehrsentwicklung angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der epidemiologischen COVID-19-Entwicklung 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 der Slowakei 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 der Slowakei 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 Entwurf der Leistungspläne anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

(9) Da es in der Slowakei keinen Flughafen gibt, der für den RP3 in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 fällt, enthält der Entwurf des Leistungsplans für den RP3 auch keine lokalen Leistungsziele für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug. Somit beziehen sich die Feststellungen in diesem Beschluss ausschließlich auf Streckenflugsicherungsdienste.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

(10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit hat die Kommission die Kohärenz der von der Slowakei 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. 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.

(11) Die Slowakei hat in ihrem 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 (ABl. L 195 vom 3.6.2021, S. 3).

Slowakei	Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)				
Betroffener Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Sicherheitsmanagementziel**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
LPS SR	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	C	**C**

(12) In Bezug auf die von der Slowakei für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten (LPS SR) vorgeschlagenen Sicherheitsziele stellt die Kommission fest, dass die lokalen Leistungsziele im Hinblick auf die „Förderung der Sicherheit" das Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 erfüllen. Im Hinblick auf die „Gewährleistung der Sicherheit" werden die lokalen Ziele ab dem Jahr 2022 mit dem unionsweit geltenden Leistungsziel in Einklang gebracht, während in den Bereichen „Sicherheitspolitik und -ziele" und „Sicherheitskultur" das unionsweite Ziel ab 2023 erreicht werden soll. Was schließlich das „Management von Sicherheitsrisiken" anbelangt, so soll die Kohärenz mit dem unionsweit geltenden Leistungsziel im Jahr 2024 erreicht werden.

(13) Die Kommission stellt fest, dass der von der Slowakei vorgelegte Leistungsplanentwurf für LPS SR Maßnahmen vorsieht, die der Erreichung der lokalen Sicherheitsziele dienen, darunter Maßnahmen zur Verbesserung der Redlichkeitskultur („*Just Culture*") und der Notfallverfahren sowie Maßnahmen zur Schulung des Personals in Bezug auf das Sicherheitsmanagement.

(14) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 12 und 13 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 der Slowakei enthaltenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

(15) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von der Slowakei 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 der Slowakei vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (*European Route Network Improvement Plan*, 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.

(16) 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.

(17) Die von der Slowakei vorgeschlagenen Leistungsziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt und die entsprechenden nationalen Referenzwerte für den RP3 aus dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf der Slowakei enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Referenzwerte für die Slowakei	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

(18) Die Kommission stellt fest, dass die von der Slowakei in ihrem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(19) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass die Slowakei in ihrem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, darunter weitere Fortschritte bei der Umsetzung des südosteuropäischen Luftraums mit freier Streckenführung (SEE FRA), eine verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Neueinteilung des Luftraums der Bezirkskontrollstelle Bratislava.

(20) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Slowakei bereits einen Luftraum mit freier Streckenführung rund um die Uhr eingerichtet hat.

(21) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 18 bis 20 sollten die im Leistungsplanentwurf der Slowakei vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

(22) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von der Slowakei vorgelegten Ziele für die durchschnittliche Verspätung bei der Verkehrsflussregelung (*air traffic flow management*, im Folgenden „ATFM") im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im Leistungsplanentwurf der Slowakei vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Netzbetriebsplan 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.

(23) 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.

(24) Die von der Slowakei in ihrem 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 der Slowakei enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Referenzwerte für die Slowakei	0,05	0,07	0,08	0,07

(25) Die Kommission stellt fest, dass die von der Slowakei in ihrem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(26) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass die Slowakei in ihrem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen vorlegt, die der Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele dienen. Zu diesen Maßnahmen gehören die Umrüstung des Systems für das Flugverkehrsmanagement (ATM), die Einführung von Bord/Boden-Datalinkkommunikation, die Neubewertung und der Ausbau der Sektorkapazität, die Beteiligung am Projekt SEE FRA, verbesserte Verfahren beim Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement sowie eine verstärkte Einstellung von Fluglotsen, wodurch die VZÄ für Fluglotsen bis zum Ende des RP3 zunehmen werden.

(27) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 25 und 26 sollten die im Leistungsplanentwurf der Slowakei vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

(28) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurde die Kohärenz der von der Slowakei vorgelegten Ziele für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit 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 Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3, der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum (im Folgenden „RP2“) und im RP3 (2015–2024) und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Flugsicherungsorganisationen über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

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

(30) Die Slowakei hat in ihrem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Slowakei	**2014 Basis-wert**	**2019 Basis-wert**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**

(31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Trend der Slowakei bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit +2,4 % pro Jahr im RP3 hinter dem unionsweiten Trend von +1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

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

(33) Beim Vergleich der in den Erwägungsgründen 31 und 32 genannten lokalen und unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit sollte jedoch berücksichtigt werden, dass das in der STATFOR-Prognose von Eurocontrol für die Slowakei vorhergesagte Wachstum des Streckenverkehrs im RP3 deutlich unter dem durchschnittlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf Unionsebene liegen dürfte. Dadurch wird es für die Slowakei schwieriger, den genannten unionsweiten Trends bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit zu folgen.

(34) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert der Slowakei von 47,18 EUR für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit um 23,5 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 38,19 EUR (jeweils zu realen Preisen des Jahres 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission weist darauf hin, dass diese Differenz im Verlauf des RP3 noch größer wird, da die festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit der Slowakei im Jahr 2024 um 28,9 % über dem Durchschnitt der entsprechenden Vergleichsgruppe liegen.

(35) Die Kommission hat ferner geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 31, 32 und 34 festgestellten Abweichungen als notwendig und verhältnismäßig im Sinne von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 erachtet werden können, sofern die ermittelte Abweichung vom unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit und vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind, oder auf Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zurückzuführen ist.

(36) 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 in ihrem Leistungsplanentwurf Maßnahmen und Investitionen darlegt, die der Anbieter von Flugsicherungsdiensten LPS SR durchführen muss und die der Erreichung der lokalen Kapazitätsziele dienen.

(37) Insbesondere plant die Slowakei bis zum Ende des RP3 eine deutliche Erhöhung der Vollzeitäquivalente für Fluglotsen im Dienst. Nach den Angaben der Slowakei mussten die Fluglotsen des LPS SR vor der COVID-19-Krise in großem Umfang Überstunden leisten, damit das Verkehrsaufkommen bewältigt werden konnte. Da dies auf längere Sicht weder betrieblich noch finanziell tragfähig wäre, ist es verständlich, dass LPS SR die Einstellung und Ausbildung zusätzlicher Fluglotsen plant, um der für die Zukunft prognostizierten Verkehrsnachfrage gerecht zu werden. Des Weiteren ist eine Kapazitätssteigerung auch durch eine Modernisierung des Systems für das Flugverkehrsmanagement vorgesehen, einschließlich der Einführung von Bord/Boden-Datalinkkommunikation und eines „Komplexitätsinstruments“, mit dem das Management der Flugverkehrskontrollkapazität weiterentwickelt wird.

(38) Ausgehend von der ausführlichen Analyse durch das Leistungsüberprüfungsgremium ist die Kommission der Auffassung, dass die von der Slowakei im Leistungsplanentwurf dargelegten einschlägigen Maßnahmen tatsächlich erforderlich sind, um die lokalen Kapazitätsziele zu erreichen. Darüber hinaus kann aufgrund der Bewertung durch das Leistungsüberprüfungsgremium der Schluss gezogen werden, dass die zusätzlichen Kosten dieser Maßnahmen höher sind als die in den Erwägungsgründen 31 und 32 genannten Abweichungen vom unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit und vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit.

(39) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 36 bis 38 gelangt die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Slowakei das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium erfüllt.

(40) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen muss nicht weiter geprüft werden, ob die Slowakei das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii genannte Kriterium erfüllt.

(41) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 28 bis 40 sollten die im Leistungsplanentwurf der Slowakei vorgeschlagenen Ziele als kohärent mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz bewertet werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(42) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 10 bis 41 dargelegten Bewertung gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Leistungsziele, die in dem von der Slowakei vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

(43) 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.

(44) 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 einer russischen natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung befinden oder von dieser 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 der Slowakei 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 Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von der Slowakei 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

Slowakei	**Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)**				
Betroffener Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Sicherheitsmanagementziel**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
LPS SR	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	C	**C**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf der Slowakei enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Referenzwerte für die Slowakei	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf der Slowakei enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Referenzwerte für die Slowakei	0,05	0,07	0,08	0,07

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Slowakei	**2014 Basis-wert**	**2019 Basis-wert**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**