Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1060

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1060 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2025

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 2922)

(Nur der englische und der maltesische 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,

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

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

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

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

(3) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission Mitgliedstaaten auf, bis zum 15. November 2024 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen.

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

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

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

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

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

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

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

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

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

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Malta vorgeschlagenen Sicherheitsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „MATS“ den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für jedes Kalenderjahr des RP4, auch für das Jahr 2029, entsprechen oder darüber liegen.

(11) Die Kommission stellt fest, dass der Leistungsplanentwurf Maßnahmen für MATS zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie die kontinuierliche Aktualisierung des integrierten Managementsystems und des Sicherheitsplans, die Einführung einer neuen Risikomanagement-Software und eine verbesserte Cybersicherheitsausbildung.

(12) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 9, 10 und 11 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

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

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

Malta	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**
Referenzwerte	1,56 %	1,54 %	1,52 %	1,50 %	1,48 %

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

(16) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Malta in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltleistungsziele vorgelegt hat, die die Realisierung eines grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung sowie Planungen zu einem möglichst umfangreichen Abbau von Beschränkungen der Streckenverfügbarkeit beinhalten.

(17) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 14, 15 und 16 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

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

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

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

Malta	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**
Referenzwerte	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01

(20) Die Kommission stellt fest, dass die von Malta vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(21) Die Kommission stellt fest, dass Malta in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung seiner Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehört, dass die Bezirkskontrollstelle tagsüber einen zusätzlichen Sektor öffnet und die Öffnungszeiten des Sektors verlängert, um der prognostizierten Verkehrsnachfrage gerecht zu werden.

(22) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 19, 20 und 21 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

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

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

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

(25) Malta schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Malta	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)	**24,87 EUR**	**16,72 EUR**	**17,61 EUR**	**17,01 EUR**	**18,71 EUR**	**19,48 EUR**	**21,60 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 Malta beim DUC-Trend mit + 5,2 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(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 beim langfristigen DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Malta mit - 1,6 % im RP3 und RP4 ein günstigerer 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 Malta von 16,72 EUR um 47,7 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 31,96 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(29) Dies zeigt, dass Maltas langfristiger DUC-Trend günstiger ist als der entsprechende unionweite Trend und dass Maltas Basiswert für 2024 deutlich unter dem Mittelwert der Vergleichsgruppe liegt. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 26 dargelegte Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend für den RP4 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele Maltas im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich der Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(30) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 25 bis 29 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

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

(32) Die Kommission stellt fest, dass Maltas DUC-Trend bei den an- und abflugbezogenen Kosten mit + 6,6 % im RP4 über dem streckenbezogenen DUC-Trend von + 5,2 % im RP4 liegt und damit eine signifikante Verschlechterung gegenüber dem tatsächlichen an- und abflugbezogenen DUC-Trend von - 8,1 % im RP3 darstellt. Die Kommission stellt fest, dass die beobachtete Verschlechterung beim DUC-Trend hauptsächlich auf einen signifikanten Kostenanstieg zurückzuführen ist. So sollen die festgestellten Kosten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug für Malta im Jahr 2029 etwa 77 % über dem Niveau der Kosten im Jahr 2024 liegen, während der Verkehrszuwachs bei den Diensteinheiten im selben Zeitraum für die An- und Abfluggebührenzone voraussichtlich bei etwa 21 % liegen wird.

(33) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Malta im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kosteneffizienzziele für den An- und Abflug für den RP4 im Lichte der in Erwägungsgrund 32 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

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

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Malta gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Malta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Malta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Malta	**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)	**EUR 24,87**	**EUR 16,72**	**EUR 17,61**	**EUR 17,01**	**EUR 18,71**	**EUR 19,48**	**EUR 21,60**