Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1053

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1053 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 der Tschechischen Republik 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) 2924)

(Nur der tschechische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

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

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

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

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

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

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von der Tschechischen Republik 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 der Kommission 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 der Tschechischen Republik für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methode durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

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

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

Tschechische Republik	**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**
ANS CR	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von der Tschechischen Republik für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „ANS CR“ vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele den unionsweit geltenden Zielen für jedes Kalenderjahr des RP4 bei drei der „Sicherheitsmanagementziele“ entsprechen, während das Ziel der „Gewährleistung der Sicherheit“ ab 2026 und das Ziel „Management von Sicherheitsrisiken“ im Jahr 2029 erreicht werden soll.

(11) Die Kommission stellt fest, dass der Leistungsplanentwurf Maßnahmen für ANS CR zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie beispielsweise die Umsetzung neu konzipierter Notfallreaktionsprozesse, eine verstärkte Sicherheitsüberwachung und -ausbildung sowie aktualisierte Übungen im Rahmen der Gewährleistung der Sicherheit.

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

(12) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 9, 10 und 11 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP4, d. h. 2029, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(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 der Tschechischen Republik 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 der Tschechischen Republik für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Tschechische Republik	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**
Referenzwerte	2,54 %	2,52 %	2,49 %	2,45 %	2,43 %

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

(16) Die Kommission stellt fest, dass die Tschechische Republik in ihrem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, zu denen die weitere Ausdehnung des grenzüberschreitenden Flugbetriebs und die Umsetzung einer verbesserten Luftraumsektorisierung gehören.

(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 der Tschechischen Republik 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.

([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).

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

Tschechische Republik	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**
Referenzwerte	0,19	0,14	0,11	0,10	0,10

(20) Die Kommission stellt fest, dass die von der Tschechischen Republik vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(21) Die Kommission stellt fest, dass die Tschechische Republik in ihrem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung ihrer Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat. Zu diesen Maßnahmen gehören die Einstellung und Ausbildung von Fluglotsen, die Optimierung der Öffnungszeiten des Sektors, die Umsetzung einer verbesserten Luftraumsektorisierung und die Weiterentwicklung des Flugverkehrsmanagementsystems.

(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 Anlass zur Besorgnis geben.

(24) Die Kommission stellt fest, dass die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 zu einer signifikanten Verschlechterung der durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung pro Jahr im Vergleich zum dritten Bezugszeitraum (RP3) führen. So werden die vorgeschlagenen RP4-Ziele auf 0,40 Minuten pro Flug festgelegt, während die aufgezeichnete tatsächliche Leistung im RP3 zwischen 0,01 und 0,15 Minuten pro Flug lag.

(25) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Tschechische Republik im Zusammenhang mit der Annahme ihres endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 im Lichte der in Erwägungsgrund 24 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(26) 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 RP3 und RP4 (2020-2029) hinweg und 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.

(27) Die Tschechische Republik schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Tschechische Republik	**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)	**CZK 1 315,2**	**CZK 1 425,1**	**CZK 1 426,6**	**CZK 1 425,3**	**CZK 1 393,9**	**CZK 1 383,9**	**CZK 1 336,2**
	53,62 EUR	58,10 EUR	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR

(28) 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 Tschechische Republik beim DUC-Trend mit – 1,3 % im RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von – 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(29) 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 Tschechische Republik 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.

(30) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die Tschechische Republik 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 Anbieters von Flugsicherungsdiensten aus und schlägt sich besonders negativ auf den langfristigen DUC-Trend der Tschechischen Republik nieder.

(31) Daher ist es für die Zwecke des in Erwägungsgrund 29 genannten Bewertungskriteriums erforderlich und angemessen zu prüfen, ob die Tschechische Republik ohne die in Erwägungsgrund 30 genannten Umstände mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend in Einklang stehen würde.

(32) Hierzu hat die Kommission den langfristigen DUC-Trend vor dem Hintergrund des geschätzten strukturellen Verkehrsverlusts der Tschechischen Republik infolge des Kriegs in der Ukraine, gemessen in Streckendiensteinheiten, neu berechnet. Diese Neuberechnung führt zu einem bereinigten langfristigen DUC-Trend für die Tschechische Republik von – 2,3 %, der damit günstiger ausfällt als der unionsweite langfristige DUC-Trend von – 1,0 %. Daraus ergibt sich, dass die Tschechische Republik das in Erwägungsgrund 29 genannte Bewertungskriterium erfüllt, nachdem die Auswirkungen des erheblich verringerten Verkehrsaufkommens infolge des Krieges in der Ukraine berücksichtigt wurden.

(33) 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 Tschechische Republik von 58,10 EUR um 13,6 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 51,14 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(34) Werden die negativen Folgen des veränderten Verkehrsaufkommens infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine herausgerechnet, wird deutlich, dass sich die Tschechische Republik sowohl im unionsweit geltenden DUC-Trend als auch im unionsweiten langfristigen DUC-Trend bewegt. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 33 dargelegte Abweichung vom durchschnittlichen DUC-Basiswert für 2024 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele der Tschechischen Republik im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich der Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(35) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 27 bis 34 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

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

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

(37) Nach Nummer 2.1 Buchstabe f des Anhangs IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Anreizregelungen für die Erreichung der Kapazitätsziele nach Artikel 11 jener Durchführungsverordnung ergänzt. Die Überprüfung ergab, dass die von der Tschechischen Republik eingeführten Anreizregelungen für die Kapazität im RP4 für Strecken- sowie für An- und Abflugdienste Anlass zu Bedenken geben.

(38) Die Kommission stellt fest, dass sowohl die Anreizregelung für die Streckenkapazität als auch die Anreizregelung für die Nahverkehrsbereichskapazität im Leistungsplanentwurf der Tschechischen Republik einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von lediglich 0,75 % der festgestellten Kosten aufweist. Auf der Grundlage des Sachverständigengutachtens, das die Kommission beim PRB eingeholt hat, ist sie der Auffassung, dass die maximalen finanziellen Nachteile der von der Tschechischen Republik eingeführten 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.

(39) Daher sollte die Tschechische Republik im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 seine Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele 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 in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird. Nach Auffassung der Kommission sollte diese Überarbeitung zu einem maximalen finanziellen Nachteil von mindestens 1 % pro Jahr der festgestellten Kosten führen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(40) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten die im Leistungsplanentwurf der Tschechischen Republik 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 der Tschechischen Republik 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

Diese Entscheidung ist an die Tschechische Republik gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Tschechische Republik	**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**
ANS CR	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	D
	Gewährleistung der Sicherheit	B	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Tschechische Republik	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Tschechische Republik	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Tschechische Republik	**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)	**CZK 1 315,2**	**CZK 1 425,1**	**CZK 1 426,6**	**CZK 1 425,3**	**CZK 1 393,9**	**CZK 1 383,9**	**CZK 1 336,2**
	EUR 53,62	EUR 58,10	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR