BESCHLUSS (EU) 2023/179 DER KOMMISSION

vom 14. Dezember 2022

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 9238)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

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 ([2]), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) Leistungspläne mit verbindlichen Leistungszielen 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.

(2) Ursprünglich wurden die unionsweit geltenden Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum (RP3) mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 der Kommission ([3]) festgelegt. Da diese unionsweit geltenden Leistungsziele und die anschließend im Oktober 2019 von den Mitgliedstaaten für den RP3 vorgelegten Leistungsplanentwürfe vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie im März 2020 erstellt wurden, konnten sie dem erheblichen Rückgang des Flugverkehrs aufgrund der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen Maßnahmen nicht Rechnung tragen.

(3) Als Reaktion auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten wurden in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1627 der Kommission ([4]) Sondermaßnahmen für den RP3 festgelegt, die von den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 abwichen. Am 2. Juni 2021 hat die Kommission den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 ([5]) zur Festlegung überarbeiteter unionsweit geltender Leistungsziele für den RP3 erlassen. Auf dieser Grundlage legten die Mitgliedstaaten der Kommission im Oktober 2021 Leistungsplanentwürfe mit überarbeiteten lokalen Leistungszielen für den RP3 vor.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
([2]) 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]) 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).

(4) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 der Kommission ([6]) stellte diese fest, dass die Leistungsziele für die Kosteneffizienz im Streckenflug für die Gebührenzone Belgien-Luxemburg, die in dem von den Niederlanden gemeinsam mit Belgien, Frankreich, Deutschland und Luxemburg auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central" (FABEC) erstellten Leistungsplanentwurf enthalten waren, nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang standen und gab Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele. Der Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 enthielt keine Beanstandungen der Kommission in Bezug auf die Leistungsziele, die für die im Luftraum der Niederlande erbrachten Flugsicherungsdienste gelten.

(5) Als Reaktion auf den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, der am 24. Februar 2022 begann, hat die Union restriktive Maßnahmen verhängt, 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 restriktiven Maßnahmen und die von Russland ergriffenen Gegenmaßnahmen haben zu Veränderungen des Flugverkehrs im europäischen Luftraum geführt. Einige Mitgliedstaaten sind von einer erheblichen Verringerung der Anzahl der Überflüge in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum stark betroffen. Unionsweit betrachtet hielten sich die Auswirkungen auf die Anzahl der Flüge jedoch in Grenzen und waren nicht vergleichbar mit dem drastischen Rückgang des Flugverkehrs in ganz Europa infolge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie.

(6) Am 13. Juli 2022 legten die Niederlande gemeinsamen mit Belgien, Frankreich, Deutschland und Luxemburg der Kommission einen überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für den RP3 vor.

(7) Am 24. Oktober 2022 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die für die Streckengebührenzone Belgien-Luxemburg vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele weiterhin Anlass zu Zweifeln an ihrer Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gaben. Die Kommission leitete daher eine eingehende Prüfung nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hinsichtlich dieser im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele ein. Hiervon unterrichtete die Kommission Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und die Niederlande mit Beschluss (EU) 2022/2255 ([7]).

(8) Am 4. November 2022 unterrichteten die Niederlande die Kommission, dass sie sich aus dem überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf zurückgezogen hatten, und legten der Kommission einen überarbeiteten, auf nationaler Ebene erstellten Leistungsplanentwurf für den RP3 vor (im Folgenden „überarbeiteter nationaler Leistungsplanentwurf"). In dem überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf werden die Leistungsziele für die im Luftraum der Niederlande erbrachten Flugsicherungsdienste auf dem Niveau belassen, das im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf vom 13. Juli 2022 festgelegt worden war. Für die Niederlande ergaben sich aus dem überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf in der Tat keine zusätzlichen Leistungsvorteile oder Synergien. So werden in dem überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf keine nachteiligen Auswirkungen aus der Einstellung der Leistungsplanung und Zielfestsetzung auf FABEC-Niveau genannt.

(9) 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 Bewertung des überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurfs vorgelegt.

(10) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission die Kohärenz der im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf der Niederlande enthaltenen 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 ihre Bewertung ergänzt, indem sie die in Anhang IV Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgeführten Elemente überprüft hat.

([6]) Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 der Kommission vom 13. April 2022 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Rumänien, Schweden und Zypern 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 dritten Bezugszeitraum und zur Festlegung von Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele (ABl. L 135 vom 12.5.2022, S. 4).

([7]) Beschluss (EU) 2022/2255 der Kommission vom 24. Oktober 2022 über die Einleitung der eingehenden Prüfung bestimmter Leistungsziele, die in dem von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den dritten Bezugszeitraum enthalten sind (ABl. L 297 vom 17.11.2022, S. 71).

(11) In der im Juni 2022 veröffentlichten Verkehrsprognose des Eurocontrol Statistics and Forecast Service („STATFOR“) werden die in Erwägungsgrund 5 genannten veränderten Gegebenheiten berücksichtigt. Ausgehend von dieser Prognose stellt die Kommission fest, dass im RP3 für die Niederlande keine erheblichen Veränderungen der Flugverkehrsflüsse infolge des russischen Krieges in der Ukraine zu erwarten sind. Daher wirken sich diese veränderten Umstände nicht direkt auf die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele oder die Bewertung dieser Ziele im Hinblick auf deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen aus.

(12) Die Niederlande erklärten sich ausnahmsweise bereit, auf ihre Rechte aus Artikel 342 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung 1/1958 ([8]) zu verzichten und die Annahme dieses Beschlusses in englischer Sprache zu akzeptieren.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

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

(14) Die Niederlande haben folgende lokalen Leistungsziele für den Bereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Niederlande	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)**				
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2022**	**2023**	**2024**	***Unionsweit geltende Ziele (2024)***
Flugverkehrskontrollstelle Niederlande (LVNL)	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	**C**	***C***
	Management von Sicherheitsrisiken	C	D	**D**	***D***
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	**C**	***C***
	Förderung der Sicherheit	C	C	**C**	***C***
	Sicherheitskultur	C	C	**C**	***C***

(15) Die von den Niederlanden für LVNL vorgeschlagenen Leistungsziele für den Bereich Sicherheit stehen mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang.

(16) Die Kommission stellt fest, dass der von den Niederlanden vorgelegte überarbeitete nationale Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, die LVNL darin unterstützen, beispielsweise durch die Festlegung eines risikoabhängigen Sicherheitsplans und Aktualisierungen des Sicherheitsmanagementsystems die lokalen Sicherheitsleistungsziele zu erreichen.

(17) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 14, 15 und 16 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 überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Bereich Sicherheit als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

([8]) Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

(18) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von den Niederlanden 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 überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (ERNIP) festgelegt sind, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag.

(19) Für das Jahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 noch vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie 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. Ebenso wenig konnten die lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt für das Jahr 2021, die in den von den Mitgliedstaaten im Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen enthalten waren, in den überarbeiteten Leistungsplanentwürfen rückwirkend geändert werden. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Jahre 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

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

Niederlande	**2022**	**2023**	**2024**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,62 %**	**2,62 %**	**2,62 %**
Referenzwerte	2,62 %	2,62 %	2,62 %

(21) Die Kommission stellt fest, dass die von den Niederlanden vorgeschlagenen Umweltziele mit den jeweiligen nationalen Referenzwerten für die Jahre 2022, 2023 und 2024 in Einklang stehen.

(22) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Niederlande in ihrem überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf verschiedene Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele darlegen. Hierunter fallen die Umstrukturierung des Luftraums, die Implementierung eines grenzübergreifenden Ankunftsmanagements, leistungsbasierte Navigation und Verbesserungen des Systems der Flugverkehrskontrolle, um eine effektivere zivil-militärische Koordinierung und eine größere Interoperabilität mit den Kontrollstellen in Deutschland zu ermöglichen. Die Kommission begrüßt, dass die Niederlande alle im ERNIP empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenflugwege umzusetzen beabsichtigen.

(23) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 20, 21 und 22 sollten die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

(24) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von den Niederlanden vorgelegten Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten im Netzbetriebsplan verglichen, der zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP3, d. h. am 2. Juni 2021, vorlag.

(25) Für das Jahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 noch vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie 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. Ebenso wenig konnten die lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität für das Jahr 2021, die in den von den Mitgliedstaaten im Oktober 2021 vorgelegten Leistungsplanentwürfen enthalten waren, in den überarbeiteten Leistungsplanentwürfen rückwirkend geändert werden. Daher sollte die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Jahre 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

(26) Die von den Niederlanden für den RP3 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Niederlande	2022	2023	2024
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,15**	**0,15**	**0,15**
Referenzwerte	0,15	0,15	0,15

(27) Die Kommission stellt fest, dass die von den Niederlanden vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für die Jahre 2022, 2023 und 2024 entsprechen.

(28) Die Kommission stellt fest, dass die Niederlande in ihrem überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele vorgelegt haben. Hierunter fallen ein neues Flugverkehrsmanagementsystem, eine Umstrukturierung des Luftraums sowie fortgesetzte Einstellungen und eine verbesserte Schulung von Fluglotsen.

(29) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 26, 27 und 28 sollten die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(30) In Bezug auf die Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in deren Geltungsbereich fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der Streckenkapazitätsziele durch eine Überprüfung der Kapazitätsziele für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b jener Durchführungsverordnung ergänzt. In Bezug auf die Niederlande ergab die Prüfung keine Bedenken.

Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

(31) Die Kommission hat die Kohärenz der im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele anhand der Kriterien in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(32) Die Niederlande schlagen für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vor:

Streckengebührenzone Niederlande	2014 Basiswert	2019 Basiswert	2020-2021	2022	2023	2024
Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**67,44 EUR**	**69,56 EUR**	**151,70 EUR**	**88,63 EUR**	**75,73 EUR**	**71,66 EUR**

(33) In Bezug auf Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass bei den streckenbezogenen festgestellten Kosten je Leistungseinheit (DUC) auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,7 % im RP3 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von + 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(34) In Bezug auf Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass bei den streckenbezogenen langfristigen festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone mit + 0,7 % im RP2 und RP3 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim langfristigen unionsweiten Trend von – 1,3 % im gleichen Zeitraum.

(35) In Bezug auf Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass der Basiswert der Niederlande für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 69,56 EUR um 10,9 % niedriger ist als der durchschnittliche Basiswert von 78,09 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe.

(36) Für die Niederlande ist gegenüber dem entsprechenden unionsweiten Trend eindeutig ein günstigerer Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3 zu verzeichnen. Wie in Erwägungsgrund 35 festgestellt, weisen die Niederlande zudem eine gute Leistung in Bezug auf den Basiswert für 2019 auf, der unter dem entsprechenden Durchschnitt der Vergleichsgruppe liegt. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 34 erwähnte Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele für die Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kosteneffizienz für die Niederlande nicht ausschließt.

(37) Vor dem Hintergrund der Erwägungsgründe 32 bis 36 sollten die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(38) In Bezug auf die Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in deren Geltungsbereich fallen, hat die Kommission ihre Bewertung der Kosteneffizienzziele für den Streckenflug durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzziele für die Flugsicherungsdienste für An- und Abflug entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c jener Durchführungsverordnung ergänzt. Diese Ziele gaben keinen Anlass zu Bedenken in Bezug auf die Niederlande.

Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Ergänzung der Bewertung der Kapazitätsziele durch die Kommission

(39) Nach Nummer 2.1 Buchstabe f des Anhangs IV der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung der Kapazitätsziele durch eine Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 jener Verordnung ergänzt. Hierzu hat die Kommission geprüft, ob die vorgeschlagenen Anreizregelungen die in Artikel 11 Absätze 1 und 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten materiellen Anforderungen erfüllen.

(40) Im Durchführungsbeschluss (EU) 2022/728 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Niederlande ihre Anreizregelungen zur Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele dahin gehend überarbeiten müssen, dass der maximale finanzielle Nachteil, der sich aus diesen Anreizregelungen ergibt, so hoch festgesetzt wird, dass er sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Niederlande gegenüber dem 2021 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf und dem im Juli 2022 vorgelegten überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf keine Änderungen an diesen Anreizregelungen vorgenommen haben.

(41) Vor dem Hintergrund von Erwägungsgrund 40 kommt die Kommission daher zu dem Ergebnis, dass die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf dargelegten Anreizregelungen weiterhin Anlass zu Bedenken geben. Die Kommission verweist daher nochmals auf ihre Auffassung, dass die Niederlande bei der Annahme ihres endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ihre Anreizregelungen für die Erreichung der Strecken- sowie An- und Abflugkapazitätsziele dahin gehend überarbeiten sollten, dass die maximalen finanziellen Nachteile, die sich aus diesen Anreizregelungen ergeben, so hoch festgesetzt werden, dass sie sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ausdrücklich gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(42) Auf der Grundlage der Bewertungen in den Erwägungsgründen 13 bis 41 kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die im überarbeiteten nationalen Leistungsplanentwurf der Niederlande enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von den Niederlanden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 am 4. November 2022 vorgelegten überarbeiteten 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 das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 14. Dezember 2022

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Effektivität des Sicherheitsmanagements

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

Niederlande	**2022**	**2023**	**2024**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,62 %**	**2,62 %**	**2,62 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

Niederlande	**2022**	**2023**	**2024**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,15**	**0,15**	**0,15**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Niederlande	**2014 Basiswert**	**2019 Basiswert**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**67,44 EUR**	**69,56 EUR**	**151,70 EUR**	**88,63 EUR**	**75,73 EUR**	**71,66 EUR**