BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2017/258 DER KOMMISSION

vom 13. Februar 2017

bezüglich der überarbeiteten Leistungsziele und angemessenen Maßnahmen in den von der Schweiz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten nationalen Plänen oder Plänen für funktionale Luftraumblöcke, die nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den zweiten Bezugszeitraum vereinbar sind, sowie Verpflichtungen zur Ergreifung von Behebungsmaßnahmen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 728)

(Nur der französische, der deutsche und der italienische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (im Folgenden das „Abkommen") ([1]),

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") ([2]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen ([3]), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, wie in das Abkommen aufgenommen, müssen die Mitgliedstaaten und die Schweiz nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke (FAB) annehmen, die auch verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke enthalten, die die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gewährleisten. Die Verordnung besagt ferner, dass die Kommission die Kohärenz dieser Ziele anhand der Kriterien gemäß Artikel 11 Absatz 6 Buchstabe d zu bewerten hat. Diesbezügliche Durchführungsbestimmungen wurden in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 niedergelegt.

(2) Unionsweit geltende Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz für den zweiten Bezugszeitraum (2015-2019) wurden mit dem Durchführungsbeschluss 2014/132/EU der Kommission ([4]) angenommen.

(3) Am 30. Juni 2015 erließ die Kommission den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1056 ([5]) betreffend die Inkohärenz bestimmter von der Schweiz vorgelegter Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und mit Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Kosteneffizienz.

(4) Am 2. Juli 2015 legte die Schweiz einen geänderten nationalen Plan oder Plan für den funktionalen Luftraumblock mit überarbeiteten Leistungszielen vor.

([1]) ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 73.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
([3]) ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 1.
([4]) Durchführungsbeschluss 2014/132/EU der Kommission vom 11. März 2014 zur Festlegung unionsweiter Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz und Warnschwellen für den zweiten Bezugszeitraum 2015-2019 (ABl. L 71 vom 12.3.2014, S. 20).
([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1056 der Kommission vom 30. Juni 2015 betreffend die Inkohärenz bestimmter in den von der Schweiz vorgelegten nationalen Plänen oder Plänen für funktionale Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegter Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den zweiten Bezugszeitraum und mit Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele (ABl. L 171 vom 2.7.2015, S. 18).

(5) Das Leistungsüberprüfungsgremium, das die Kommission nach Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, legte der Kommission am 15. Oktober 2015 seinen Bewertungsbericht vor.

(6) Die Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele in Bezug auf deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen erfolgte anhand derselben Kriterien und Methoden, die zur Bewertung der ursprünglich vorgelegten Leistungsziele herangezogen wurden, sowie unter Berücksichtigung der angemessenen Maßnahmen, die von der Schweiz zur Gewährleistung der Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen ergriffen wurden.

(7) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der überarbeiteten Ziele, die die Schweiz gemäß dem FABEC-Leistungsplan für die ATFM-Verspätung im Streckenflug vorgelegt hat, im Einklang mit dem Grundsatz nach Anhang IV Nummer 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 bewertet; hierzu wurden die vom Netzmanager berechneten und im Netzbetriebsplan (2014-2018/2019) in der jüngsten Fassung („Netzbetriebsplan“) aufgeführten jeweiligen FAB-Referenzwerte für die Kapazität herangezogen, die — sofern sie angewendet werden — auf Unionsebene sicherstellen, dass das unionsweit geltende Leistungsziel erfüllt wird. Diese Bewertung hat ergeben, dass diese Ziele nicht mit den jeweiligen Referenzwerten und damit nicht mit dem einschlägigen unionsweit geltenden Leistungsziel übereinstimmen. Zudem sind die angemessenen Maßnahmen der Schweiz unzureichend, da sie keine konkreten Fristen mit genauen Zwischenzielen vorsehen und somit im Hinblick auf die Überarbeitung der zu erreichenden Ziele nicht zweckdienlich sind.

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurden die von der Schweiz gemäß dem FABEC-Leistungsplan vorgelegten, in festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit ausgedrückten Ziele im Einklang mit den Grundsätzen nach Anhang IV Nummer 5 in Verbindung mit Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 bewertet, wobei der Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum und im Gesamtzeitraum (erster und zweiter Bezugszeitraum, 2012-2019), die Zahl der Leistungseinheiten (Verkehrsprognose) und die Höhe der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Vergleich zu Mitgliedstaaten mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld berücksichtigt wurden. Diese Bewertung hat ergeben, dass die überarbeiteten Ziele aus den unten angeführten Gründen noch immer nicht mit dem einschlägigen unionsweit geltenden Leistungsziel übereinstimmen. Zudem sind die angemessenen Maßnahmen der Schweiz unzureichend, da sie keine konkreten Fristen mit genauen Zwischenzielen vorsehen und somit im Hinblick auf die Überarbeitung der zu erreichenden Ziele nicht zweckdienlich sind.

(9) Die überarbeiteten Ziele der Schweiz beruhen auf einer geplanten Senkung ihrer festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum um durchschnittlich 1,4 % pro Jahr. Dieser Wert liegt erheblich unter der angestrebten Senkung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum (– 3,3 % pro Jahr). Zudem sinken im Gesamtzeitraum (erster und zweiter Bezugszeitraum) die geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit nicht im Einklang mit dem unionsweiten Trend (– 0,8 % gegenüber – 1,7 %). Das Ziel für 2019 beruht auf den geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2019, die wesentlich (+ 28,1 %) über den durchschnittlichen festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit der Mitgliedstaaten mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld wie die Schweiz und rund 38 % über dem für 2019 festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziel liegen. Darüber hinaus liegen die geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2015 um 4,1 % über den tatsächlichen Kosten im Jahr 2014. Außerdem hat die Schweiz bei der Überarbeitung ihrer Ziele ihre festgestellten streckenbezogenen Kosten nicht nach unten korrigiert und nur die in Leistungseinheiten ausgedrückten Verkehrsprognosen nach oben korrigiert.

(10) Die Kommission sollte daher einen Beschluss zu der Notwendigkeit von Behebungsmaßnahmen fassen, die die betroffenen Mitgliedstaaten anzunehmen haben, um sicherzustellen, dass ihre nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorschlagen, mit denen die noch bestehenden und im vorliegenden Beschluss festgestellten Inkohärenzen behoben werden. Für den Bereich der Kosteneffizienz sollte gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 unter Berücksichtigung der Gründe für die festgestellten Mängel und der einschlägigen für die gesamte Union geltenden Leistungsziele ein Vorschlag für solche Behebungsmaßnahmen festgelegt werden. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, wie in das Abkommen aufgenommen, und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 sollte die Schweiz zusätzlich zu der Annahme von Behebungsmaßnahmen der Kommission die Elemente mitteilen, die belegen, dass diese Maßnahmen mit dem vorliegenden Beschluss im Einklang stehen. Beides sollte der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses mitgeteilt werden.

(11) Um die Inkohärenzen in Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität zu beseitigen, sollte sichergestellt werden, dass die Behebungsmaßnahmen zu überarbeiteten Leistungszielen führen, die mit den im Netzbetriebsplan festgelegten FAB-Referenzwerten für die Kapazität im Einklang stehen.

(12) Um die Inkohärenzen in Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz zu beseitigen, sollte sichergestellt werden, dass die Behebungsmaßnahmen zu überarbeiteten Leistungszielen führen.

(13) Die Kommission hat die Schweiz gemäß Artikel 19 Absatz 2 des Abkommens konsultiert.

(14) Der Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum hat keine Stellungnahme abgegeben. Ein Durchführungsrechtsakt wurde als notwendig erachtet, und der Vorsitz hat dem Berufungsausschuss den Entwurf eines Durchführungsrechtsakts zur weiteren Erörterung übermittelt. Der Berufungsausschuss hat keine Stellungnahme abgegeben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Anhang I aufgeführten Ziele bezüglich der wesentlichen Leistungsbereiche Kapazität und Kosteneffizienz sowie die in dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, wie in das Abkommen übernommen, von der Schweiz vorgelegten überarbeiteten FABEC-Leistungsplan enthaltenen angemessenen Maßnahmen sind hinsichtlich der im Durchführungsbeschluss 2014/132/EU festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziele für den zweiten Bezugszeitraum nicht angemessen.

Artikel 2

In Bezug auf FABEC ergreift die Schweiz Behebungsmaßnahmen bezüglich ihrer Ziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Kosteneffizienz und berücksichtigt dabei den Vorschlag in Anhang II.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Schweizerische Eidgenossenschaft gerichtet.

Brüssel, den 13. Februar 2017

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

ANHANG I

In den von der Schweiz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten überarbeiteten nationalen Plänen oder Plänen für funktionale Luftraumblöcke festgelegte Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Kosteneffizienz, die hinsichtlich der unionsweit geltenden Leistungsziele für den zweiten Bezugszeitraum nicht angemessen sind

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

ATFM-Verspätung im Streckenflug (ATFM = Air Traffic Flow Management) in Min./Flug

MITGLIEDSTAAT	FAB (Funktionaler Luftraumblock)	FAB STRECKENKAPAZITÄTSZIEL				
		2015	2016	2017	2018	2019
[Belgien/Luxemburg]	FABEC	0,48	0,49	0,48	0,47	Vereinbar (0,43)
(Frankreich)						
(Deutschland)						
[Niederlande]						
Schweiz						

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Legende:

Kennung	Posten	Einheiten
(A)	Festgestellte streckenbezogene Kosten insgesamt	(als Nominalwert und in Landeswährung)
(B)	Inflationsrate	(%)
(C)	Inflationsindex	(100 = 2009)
(D)	Festgestellte streckenbezogene Kosten insgesamt	(in realen Preisen von 2009 und in Landeswährung)
(E)	Streckenbezogene Leistungseinheiten insgesamt	(TSU, Total En-route Services Units)
(F)	Festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (DUC)	(in realen Preisen von 2009 und in Landeswährung)

FABEC

Gebührenzone: Schweiz — Währung: CHF

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	158 188 309	156 222 383	157 901 505	157 939 446	159 353 943
(B)	– 1,00 %	0,00 %	0,50 %	1,00 %	1,00 %
(C)	99,1	99,1	99,6	100,6	101,6
(D)	159 633 416	157 649 529	158 551 235	157 019 140	156 856 827
(E)	1 452 683	1 470 066	1 490 591	1 512 889	1 537 031
(F)	**109,89**	**107,24**	**106,37**	**103,79**	**102,05**

ANHANG II

VORSCHLAG FÜR BEHEBUNGSMASSNAHMEN

Der folgende Vorschlag für Behebungsmaßnahmen im Bereich Kosteneffizienz kann kurzfristig umgesetzt werden, unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit den verbleibenden wesentlichen Leistungsbereichen und den Investitionsfähigkeiten.

Vorschlag für Behebungsmaßnahmen:

Verkehr: Bereits im Juli 2015 hat die Schweiz den geplanten Verkehr im zweiten Bezugszeitraum im Vergleich zu den Angaben im ursprünglichen Leistungsplan nach oben korrigiert (um durchschnittlich + 3,5 %), womit die Verkehrsprognosen zwischen dem Szenario Low-Case und dem Szenario Base-Case STATFOR Februar 2015 liegen. Auf der Grundlage des tatsächlichen Verkehrs 2015 und der neuesten STATFOR-Prognose (Februar 2016) wird allerdings vorgeschlagen, den geplanten Verkehr weiter nach oben zu korrigieren, um den neuesten verfügbaren Informationen Rechnung zu tragen.

Die Anpassung des geplanten Verkehrs für 2018 und 2019 würde bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum einen Trend von – 2,3 % pro Jahr bewirken, der näher am unionsweiten Trend (– 3,3 % pro Jahr) liegt, und bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Gesamtzeitraum (erster und zweiter Bezugszeitraum) einen Trend von – 1,4 % pro Jahr bewirken, der näher am unionsweit geltenden Ziel (– 1,7 % pro Jahr) liegt.