BESCHLUSS (EU) 2022/771 DER KOMMISSION

vom 13. April 2022

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2292)

(Nur der estnische 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 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 (im Folgenden „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.

([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) 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.

(4) 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 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 der Kommission ([5]) zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für den dritten Bezugszeitraum erlassen.

(5) Die Kommission weist darauf hin, dass in der Basisverkehrsprognose des Statistics and Forecast Service von Eurocontrol (im Folgenden „STATFOR“) 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. Angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der epidemiologischen COVID-19-Entwicklung ist die Unsicherheit mit Blick auf die Verkehrsentwicklung 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 Estland 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 Estland 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 die Leistungsplanentwürfe anhand der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung aufgeführten Elemente überprüft hat.

BEWERTUNG DER KOMMISSION

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit

(9) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit hat die Kommission die Kohärenz der von Estland vorgelegten Ziele hinsichtlich der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements der Anbieter von Flugsicherheitsdiensten 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.

([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).

(10) Estland hat in seinem Leistungsplanentwurf folgende Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

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

(11) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Estland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Sicherheitsziele für den Anbieter von Flugsicherheitsdiensten (EANS) den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(12) Die Kommission stellt fest, dass der von Estland vorgelegte Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, mit denen EANS die lokalen Sicherheitsziele erreichen kann, wie etwa Tätigkeiten im Einklang mit dem staatlichen Sicherheitsprogramm, Teilnahme an der Standard of Excellence Safety Maturity Study von Eurocontrol/CANSO sowie weitere Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie von EANS.

(13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11 und 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP3, also bis 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Estlands enthaltenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt

(14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der von Estland 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 Estlands vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „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.

(15) 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 für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen bewertet werden.

(16) Die von Estland 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:

	2021	2022	2023	2024
Im Entwurf Estlands enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referenzwerte für Estland	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Estland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(18) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Estland in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, u. a. einen Umstellungsplan für die leistungsbasierte Navigation (*Performance Based Navigation*, PBN) sowie die fortgesetzte grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Finnland innerhalb des FINEST-Projekts.

(19) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Estland bereits einen Luftraum mit freier Streckenführung (*Free Route Airspace*, FRA) zwischen den Flugflächen 95 und 660 eingeführt hat.

(20) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 17 bis 19 sollten die im Leistungsplanentwurf Estlands vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt kohärent bewertet werden.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität

(21) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von Estland 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 Leistungsplanentwurf Estlands vorgeschlagenen Ziele mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die im Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes 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.

(22) 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 für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen bewertet werden.

(23) Die von Estland in seinem 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 Estlands enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenzwerte für Estland	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Die Kommission stellt fest, dass die von Estland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(25) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Estland in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat, insbesondere die fortgesetzte grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Finnland im Rahmen des FINEST-Projekts, das eine dynamische grenzüberschreitende Einteilung ermöglicht.

(26) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 24 und 25 sollten die im Leistungsplanentwurf Estlands vorgeschlagenen Ziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität kohärent bewertet werden.

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(27) In Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Streckenkapazitätsziele für Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass diese Ziele in Bezug auf Estland keinen Anlass zu Bedenken geben.

Bewertung der im Entwurf enthaltenen Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz

(28) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurde die Kohärenz der von Estland vorgelegten Ziele für festgestellte 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 Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im RP3, der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im zweiten und dritten Bezugszeitraum (2015–2024) sowie 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 Schlüsselfaktoren und Parameter, die diesen Zielen gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zugrunde liegen.

(30) Estland hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Estland	Basiswert 2014	Basiswert 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 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 Estlands Trend bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von –1,7 % im RP3 besser ist als der unionsweite Trend von +1,0 % im gleichen Zeitraum.

(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 Estlands langfristiger Trend bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone von +2,0 % im RP2 und RP3 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von –1,3 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(33) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Estlands Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 32,13 EUR um 19,8 % höher ist als der durchschnittliche Basiswert von 26,81 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe. Allerdings schneidet Estland bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit besser ab als die Vergleichsgruppe im Bezugszeitraum und erreicht 2024 einen Wert, der um 3,0 % niedriger ist als der Durchschnitt der Vergleichsgruppe.

(34) Die Kommission hat ferner geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 32 und 33 festgestellten Abweichungen gemäß Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 als notwendig und verhältnismäßig erachtet werden können, sofern die festgestellte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen ist, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlich sind, oder auf Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 2 Absatz 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(35) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium hat die Kommission im Leistungsplanentwurf Estlands keine Informationen gefunden, die darauf hindeuten, dass die in Erwägungsgrund 32 genannte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten im Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen wäre, die zur Erreichung der lokalen Leistungsziele erforderlich sind. Daher ist das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i festgelegte Kriterium in Bezug auf Estland nicht erfüllt.

(36) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium hat Estland in seinem Leistungsplanentwurf die Kosten im Zusammenhang mit dem FINEST-Projekt, das im Rahmen einer bilateralen Zusammenarbeit zwischen der estnischen und der finnischen Flugsicherungsorganisation zur Durchführung dynamischer grenzüberschreitender Flugverkehrsdienste durchgeführt wird, als Umstrukturierungskosten geltend gemacht. Die Kommission stellt fest, dass das FINEST-Projekt darauf abzielt, im gesamten estnischen und finnischen Luftraum einen Luftraum mit freier Streckenführung ohne Grenzen zu schaffen, um eine dynamische grenzüberschreitende Luftraumeinteilung zu ermöglichen und durch die gemeinsame Ressourcennutzung und -planung Synergien zu schaffen. Im Rahmen des FINEST-Projekts wurden bereits vielfältige vorbereitende Maßnahmen ergriffen mit dem Ziel, Ende 2022 mit der Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen zu beginnen.

(37) Estland berichtet, dass das FINEST-Projekt Kosten für Personal, Schulungen und Reisen im Zusammenhang mit der Projektdurchführung sowie für neue Software und Systeme verursacht. Estland hebt hervor, dass Investitionen in die Hard- und Software des Flugverkehrsmanagementsystems im RP3 eine Voraussetzung für die Zusammenarbeit im Rahmen des FINEST-Projekts sind, da das Projekt die Einführung eines einheitlichen Flugverkehrsmanagementsystems in Estland und Finnland umfasst.

(38) Die Kommission erkennt an, dass das FINEST-Projekt erhebliche Vorteile in Bezug auf die Flexibilität, Effizienz und Qualität der Dienstleistungen bringen und zugleich Verzögerungen bei der Verkehrsflussregelung minimieren soll. Die sich daraus ergebenden finanziellen Gewinne wurden von Estland im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse quantifiziert, auf deren Grundlage Estland davon ausgeht, dass für die Luftraumnutzer netto ein finanzieller Vorteil entstehen wird, sobald eine Verkehrserholung auf präpandemisches Niveau erfolgt ist.

(39) Angesichts der vom Leistungsüberprüfungsgremium durchgeführten ausführlichen Analyse der Maßnahmen, die Estland in Bezug auf das FINEST-Projekt gemeldet hat, ist die Kommission der Auffassung, dass die damit verbundenen Kosten als Umstrukturierungskosten im Sinne von Artikel 2 Absatz 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 einzustufen sind, da das Projekt ein Geschäftsmodell und Verfahren für die Erbringung integrierter Flugsicherungsdienste auf grenzüberschreitender Basis liefert. Darüber hinaus hat die Kommission anhand der Evaluierung des Leistungsüberprüfungsgremiums festgestellt, dass die in Erwägungsgrund 32 erwähnte Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend bei den festgestellten Kosten je Leistungseinheit den von Estland in Bezug auf das FINEST-Projekt gemeldeten Umstrukturierungskosten zugeschrieben werden kann.

(40) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 36 bis 39 genannten Überlegungen erfüllt Estland nach Auffassung der Kommission das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium.

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

Überprüfung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(42) In Bezug auf die Bewertung der im Entwurf enthaltenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug im Hinblick auf Flughäfen, die nach Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in den Anwendungsbereich jener Verordnung fallen, hat die Kommission ihre Bewertung durch die Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug gemäß Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass diese Ziele in Bezug auf Estland keinen Anlass Bedenken geben.

Überprüfung der Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Ergänzung der Bewertung der im Entwurf vorgeschlagenen Kapazitätsziele durch die Kommission

(43) Entsprechend Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission in Bezug auf die im Entwurf genannten Kapazitätsziele ihre Bewertung durch eine Überprüfung der in diesem Entwurf enthaltenen Anreizregelungen nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 ergänzt. In diesem Zusammenhang hat die Kommission geprüft, ob die im Entwurf dargelegten Anreizregelungen die in Artikel 11 Absätze 1 und 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten wesentlichen Anforderungen erfüllen. Es wurde festgestellt, dass die im Leistungsplanentwurf Estlands enthaltenen Anreizregelungen Anlass zu Bedenken geben.

(44) Die Kommission stellt fest, dass sowohl die Anreizregelung für die Streckenkapazität als auch die Anreizregelung für die An- und Abflugkapazität, die im Leistungsplanentwurf Estlands vorgeschlagen werden, einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von 0,5 % der festgestellten Kosten und einen maximalen finanziellen Vorteil in Höhe von 0,0 % der festgestellten Kosten beinhalten.

(45) In Bezug auf diese Anreizregelungen hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene, auf 0,5 % der festgestellten Kosten festgesetzte maximale finanzielle Nachteil wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirkt, wie dies nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird.

(46) Daher sollte Estland in Verbindung mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 seine Anreizregelungen für die Erreichung der Streckenkapazitätsziele sowie der An- und Abflugkapazitätsziele dahin gehend überarbeiten, 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 in 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

(47) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 10 bis 46 dargelegten Bewertung hat die Kommission festgestellt, dass die Leistungsziele, die in dem von Estland vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

(48) 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.

(49) 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 Estland 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 Republik Estland gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Estland 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

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

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf Estlands enthaltene streckenbezogene Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Referenzwerte für Estland	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf Estlands enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenzwerte für Estland	0,01	0,03	0,03	0,03

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Estland	**Basiswert 2014**	**Basiswert 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**