BESCHLUSS (EU) 2022/765 DER KOMMISSION

vom 13. April 2022

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 2285)

(Nur der finnische und der schwedische Text sind 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 (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 im 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.

(3) 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 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.

([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]) 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) 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 überarbeiteter unionsweiter Leistungsziele für den RP3 erlassen.

(5) Die Kommission stellt fest, dass in der STATFOR-Verkehrsprognose von Eurocontrol 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 Finnland 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 Finnland 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 Finnland vorgelegten Ziele hinsichtlich der Effektivität des Sicherheitsmanagements der Anbieter von Flugsicherungsdiensten 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.

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

([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).

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

(11) In Bezug auf die von Finnland in seinem Entwurf vorgeschlagenen Sicherheitsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten (ANS Finnland) hat die Kommission festgestellt, dass das unionsweit geltende Leistungsziel im Jahr 2024 im Hinblick auf das Ziel für das Management von Sicherheitsrisiken erreicht werden soll, während bei den anderen Sicherheitsmanagementzielen die lokalen Leistungsziele dem Niveau des unionsweit geltenden Leistungsziels für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 entsprechen.

(12) Die Kommission stellt fest, dass der von Finnland vorgelegte Leistungsplanentwurf Maßnahmen enthält, damit ANS Finnland die lokalen Sicherheitsziele erreicht, wie z. B. die weitere Umsetzung von Maßnahmen entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission ([6]), die kontinuierliche Überwachung der Erfüllung Sicherheitsziele durch die Sicherheitsmanager sowie die Einführung von Systeminvestitionen zur Optimierung des Luftraum- und Ressourcenmanagements, um die Sicherheit zu erhöhen und die dynamische und kosteneffiziente Erbringung grenzüberschreitender Dienste zu verbessern.

(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, d. h. 2024, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf Finnlands 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 Finnland 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 Finnlands vorgeschlagenen 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. 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 unionsweite 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 die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

(16) Die von Finnland 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 Finnlands enthaltene streckenbezogenen Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referenzwerte für Finnland	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Finnland 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 Finnland im Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, darunter die weitere Umsetzung des Luftraums mit freier Streckenführung (FRA) zwischen Flugfläche 095 und Flugfläche 660. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass sich Finnland bereits an der Initiative „North European Free Route Airspace“ (NEFRA) der Mitgliedstaaten des Nordost-FAB (NE FAB) und des Dänemark-Schweden-FAB (DK-SE FAB) beteiligt.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 17 und 18 sollten die im Leistungsplanentwurf Finnlands 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

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der von Finnland 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 Finnlands 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.

(21) Für das Kalenderjahr 2020 wurde das ursprünglich im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/903 festgelegte unionsweite Leistungsziel für den RP3 im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2021/891 nicht überarbeitet, da der Zeitraum seiner Anwendung abgelaufen war und damit das Ziel 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 die Kohärenz der lokalen Leistungsziele im Bereich Kapazität mit den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen für die Kalenderjahre 2021, 2022, 2023 und 2024 bewertet werden.

(22) Die von Finnland 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 Finnlands enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referenzwerte für Finnland	0,03	0,05	0,05	0,05

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

(24) In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stellt die Kommission fest, dass Finnland in seinem Leistungsplanentwurf mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erreichung lokaler Streckenkapazitätsziele vorlegt. Zu diesen Maßnahmen gehören die Einführung von Datalink, einschließlich auf und oberhalb der Flugfläche 195, die Weitbereichs-Multilateration (WAM) sowie die grenzüberschreitende dynamische Sektorisierung im Rahmen von FINEST, einer grenzüberschreitenden Initiative zwischen den Anbietern von Flugsicherungsdiensten in Finnland (ANS Finnland) und Estland (EANS), um dynamisch verwaltete Flugverkehrskontrolldienste zwischen den Bezirkskontrollstellen Helsinki und Tallinn zu ermöglichen. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Finnland im RP3 mehrere Modernisierungen des Flugverkehrsmanagementsystems plant, darunter ein gemeinsames Flugdatenverarbeitungssystem mit Estland, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu stärken, sowie eine Aufrüstung des Sprechkommunikationssystems (VCS).

(25) Die Kommission stellt ferner fest, dass Finnland plant, die VZÄ für Fluglotsen (ATCO) ab 2022 leicht zu erhöhen und eine gemeinsame Dienstplanung und Fluglotsenplanung mit Estland einzuführen.

(26) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 23 bis 25 sollten die im Leistungsplanentwurf Finnlands 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 Finnland 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 Finnland 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 über den zweiten und dritten Bezugszeitraum (RP2+RP3) (2015-2024) hinweg und der Basiswert der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten 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) Finnland hat in seinem Entwurf für den RP3 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen:

Streckengebührenzone Finnland	**2014 Basis-wert**	**2019 Basis-wert**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 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 Finnland bei den streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP3 auf Ebene der Gebührenzone mit – 0,3 % einen günstigeren Trend verzeichnet als die gesamte Union (+ 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 Finnland bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im RP2 und RP3 auf Ebene der Gebührenzone mit – 3,6 % einen günstigeren langfristigen Trend verzeichnet als die gesamte Union (– 1,3 %) im gleichen Zeitraum.

(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 Finnlands Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit von 40,70 EUR um 17,4 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 49,28 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2017) der entsprechenden Vergleichsgruppe liegt. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass in Finnland die streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit während des gesamten RP3 unter dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe verharren, wobei der Unterschied im Jahr 2024 – 13,6 % erreichen wird.

(34) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 31 bis 33 sollten die im Leistungsplanentwurf Finnlands 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

(35) 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 Finnland keinen Anlass zu 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

(36) 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 Finnlands enthaltenen Anreizregelungen Anlass zu Bedenken geben.

(37) Die Kommission stellt fest, dass die im Leistungsplanentwurf Finnlands vorgeschlagene Anreizregelung für die Streckenkapazität einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von 0,50 % der festgestellten Kosten und einen maximalen finanziellen Vorteil in Höhe von 0,0 % der festgestellten Kosten beinhaltet.

(38) Die Kommission stellt fest, dass die im Leistungsplanentwurf Finnlands vorgeschlagene Anreizregelung für die An- und Abflugkapazität einen maximalen finanziellen Nachteil in Höhe von 0,25 % der festgestellten Kosten und einen maximalen finanziellen Vorteil in Höhe von 0,0 % der festgestellten Kosten beinhaltet.

(39) In Bezug auf diese Anreizregelungen hat die Kommission aufgrund eines Sachverständigengutachtens, das sie beim Leistungsüberprüfungsgremium eingeholt hat, erhebliche Zweifel daran, dass sich der vorgeschlagene, jeweils auf 0,50 % bzw. 0,25 % 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.

(40) Daher sollte Finnland 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 ausdrücklich in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 gefordert wird und was nach Auffassung der Kommission zu einem finanziellen Nachteil in Höhe der festgestellten Kosten von mindestens 1 % führen dürfte.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(41) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 10 bis 40 dargelegten Bewertung hat die Kommission festgestellt, dass die Leistungsziele, die in dem von Finnland vorgelegten Leistungsplanentwurf enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

(42) 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.

(43) 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 von russischen natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen 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 Finnland 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 Finnland gerichtet.

Brüssel, den 13. April 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Finnland 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

Finnland	**Ziele für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)**				
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finnland	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	**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 Finnlands enthaltene streckenbezogenen Umweltziele, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referenzwerte für Finnland	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf Finnlands enthaltene Streckenkapazitätsziele in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referenzwerte für Finnland	0,03	0,05	0,05	0,05

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Finnland	**2014 Basis-wert**	**2019 Basis-wert**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Im Entwurf enthaltene Kosteneffizienzziele für den Streckenflug, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2017)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**