DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2017/259 DER KOMMISSION

vom 13. Februar 2017

bezüglich bestimmter überarbeiteter Leistungsziele und geeigneter Maßnahmen in den 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) 729)

(Nur der deutsche, der englische, der französische, der griechische, der italienische, der maltesische und der niederländische 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 (die Rahmenverordnung) ([1]), 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 ([2]), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 müssen die Mitgliedstaaten nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke (FAB) annehmen, die auch verbindliche nationale Ziele oder Ziele funktionaler Luftraumblöcke enthalten, die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gewährleisten. Diese 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 Verordnung (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 ([3]) angenommen.

(3) Am 2. März 2015 erließ die Kommission den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/347 ([4]) betreffend die Inkohärenz bestimmter in den ursprünglichen Leistungsplänen enthaltener Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen und mit Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele. Dieser Beschluss war an Belgien, Bulgarien, die Tschechische Republik, Deutschland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Kroatien, Italien, Zypern, Luxemburg, Ungarn, Malta, die Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Slowenien und die Slowakische Republik gerichtet und machte die Überarbeitungen der Ziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und/oder Kosteneffizienz erforderlich.

(4) Belgien, Bulgarien, die Tschechische Republik, Deutschland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Kroatien, Italien, Zypern, Luxemburg, Ungarn, Malta, die Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Slowenien und die Slowakische Republik legten bis zum 2. Juli 2015 überarbeitete nationale Pläne oder Pläne für funktionale Luftraumblöcke, einschließlich überarbeiteter Leistungsziele vor. Spanien und Portugal legten am 4. Februar 2016 eine Änderung des Plans für funktionale Luftraumblöcke mit weiter überarbeiteten Leistungszielen vor.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
([2]) ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 1.
([3]) 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).
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2015/347 der Kommission vom 2. März 2015 betreffend die Inkohärenz bestimmter in den nationalen Plänen oder den Plänen für funktionale Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 festgelegter Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den zweiten Bezugszeitraum und mit Empfehlungen für die Überarbeitung dieser Ziele (ABl. L 60 vom 4.3.2015, S. 48).

(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 geeigneten Maßnahmen, sofern zutreffend, der betreffenden Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Kohärenz der Leistungsziele mit den unionsweiten Leistungszielen.

(7) Betreffend den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der überarbeiteten Ziele, die die Mitgliedstaaten für die ATFM-Verspätung im Streckenflug vorgelegt hatten, 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 die von Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden für FABEC sowie von Zypern, Griechenland, Italien und Malta für BLUE MED FAB vorgelegten Ziele nicht überarbeitet wurden und nicht den jeweiligen Referenzwerten entsprechen, sodass sie nicht mit dem betreffenden unionsweit geltenden Leistungsziel übereinstimmen. Darüber hinaus sind die in diesem Erwägungsgrund aufgeführten entsprechenden Maßnahmen der Mitgliedstaaten unzureichend, da sie keinen konkreten Zeitplan mit genauen Zwischenzielen umfassen und somit hinsichtlich der Überarbeitung der zu erreichenden Ziele nicht angemessen sind.

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz wurden die von den Mitgliedstaaten 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 von Frankreich, Deutschland und den Niederlanden für FABEC vorgelegten überarbeiteten Ziele noch immer nicht mit dem einschlägigen unionsweit geltenden Leistungsziel übereinstimmen, und zwar aus den nachstehenden Gründen. Darüber hinaus sind die in diesem Erwägungsgrund aufgeführten entsprechenden Maßnahmen der Mitgliedstaaten unzureichend, da sie keinen konkreten Zeitplan mit genauen Zwischenzielen umfassen und somit hinsichtlich der Überarbeitung der zu erreichenden Ziele nicht angemessen sind.

(9) Frankreichs überarbeitete Ziele beruhen auf einer geplanten Senkung seiner festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum um durchschnittlich 1,1 % 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 festgelegten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit nicht im Einklang mit dem unionsweiten Trend (– 0,4 % gegenüber – 1,7 %). Das überarbeitete Ziel für 2019 beruht auf den geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit, die gleich den durchschnittlichen festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit der Mitgliedstaaten mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld wie Frankreich sind, doch liegen diese rund 22 % über dem für 2019 festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziel. Darüber hinaus liegen die geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2015 um 7,9 % über den tatsächlichen Kosten im Jahr 2014. Außerdem hat Frankreich bei der Überarbeitung seiner Ziele seine festgestellten streckenbezogenen Kosten nicht nach unten korrigiert und nur die in Leistungseinheiten ausgedrückten Verkehrsprognosen nach oben korrigiert.

(10) Deutschlands überarbeitete Ziele beruhen auf einer geplanten Senkung seiner festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum um durchschnittlich 3,5 % pro Jahr. Dieser Wert liegt leicht über der angestrebten Senkung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum (– 3,3 % pro Jahr). Jedoch sinken im Gesamtzeitraum (erster und zweiter Bezugszeitraum) die festgelegten 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 (+ 12,6 %) über den durchschnittlichen festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit der Mitgliedstaaten mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld wie Deutschland, und rund 34 % über dem für 2019 festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziel liegen. Darüber hinaus liegen die geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2015 um 3,9 % über den tatsächlichen Kosten im Jahr 2014.

(11) Die überarbeiteten Ziele der Niederlande beruhen auf einer geplanten Senkung ihrer festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum um durchschnittlich nur 0,4 % 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 festgelegten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit nicht im Einklang mit dem unionsweiten Trend (– 0,2 % gegenüber – 1,7 %). Das überarbeitete Ziel für 2019 beruht auf den geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit, die leicht (+ 1,3 %) über den durchschnittlichen festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit der Mitgliedstaaten mit einem ähnlichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Umfeld wie die Niederlande, und rund 19 % über dem für 2019 festgelegten unionsweit geltenden Leistungsziel liegen. Darüber hinaus liegen die geplanten festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Jahr 2015 um 3,4 % über den tatsächlichen Kosten im Jahr 2014. Außerdem haben die Niederlande bei der Überarbeitung ihrer Ziele ihre festgestellten streckenbezogenen Kosten nicht nach unten korrigiert, noch die in Leistungseinheiten ausgedrückten Verkehrsprognosen revidiert.

(12) Es ist daher angezeigt, dass die Kommission einen Beschluss zu den erforderlichen Behebungsmaßnahmen erlässt, die die Mitgliedstaaten zu treffen haben, um sicherzustellen, dass ihre nationalen Aufsichtsbehörden überarbeitete Leistungsziele vorschlagen, mit denen die noch bestehenden und im vorliegenden Beschluss festgestellten Inkohärenzen behoben werden. Vorschläge für solche Behebungsmaßnahmen sollten 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 gemacht werden. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 sollten die betreffenden Mitgliedstaaten 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 innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses mitgeteilt werden.

(13) 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. Dies betrifft insbesondere die folgenden Bezirkskontrollstellen (ACC): Maastricht UAC (Deutschland, Belgien, Luxemburg, Niederlande), Bordeaux, Brest, Marseille und Reims (Frankreich) in Bezug auf FABEC, Nikosia (Zypern), Athen und Makedonia (Griechenland) in Bezug auf BLUE MED FAB.

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

(15) 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 Leistungsziele bezüglich der wesentlichen Leistungsbereiche Kapazität und Kosteneffizienz sowie die in den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten überarbeiteten Leistungsplänen 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 ergreifen Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland und die Niederlande und in Bezug auf BLUE MED FAB ergreifen Zypern, Italien, Griechenland und Malta Behebungsmaßnahmen bezüglich ihrer Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität und berücksichtigen dabei die Vorschläge in Anhang II Teil A.

Artikel 3

In Bezug auf FABEC ergreifen Frankreich, Deutschland und die Niederlande Behebungsmaßnahmen bezüglich ihrer Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz und berücksichtigen dabei die Vorschläge in Anhang II Teil B.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Hellenische Republik, die Französische Republik, die Italienische Republik, die Republik Zypern, das Großherzogtum Luxemburg, die Republik Malta und das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 13. Februar 2017

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

ANHANG I

In den überarbeiteten nationalen Plänen oder den Plänen für funktionale Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 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]						
Zypern	BLUE MED	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Griechenland						
Italien						
Malta						

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: Frankreich — Währung: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Gebührenzone: Frankreich — Währung: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Gebührenzone: Deutschland — Währung: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Gebührenzone: Niederlande — Währung: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

ANHANG II

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

A. **Wesentlicher Leistungsbereich Kapazität**

Im Folgenden werden Vorschläge für Behebungsmaßnahmen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität auf Ebene einer Bezirkskontrollstelle (ACC) gemacht, um den zugrunde liegenden Ursachen für den Mangel an Kapazität abzuhelfen.

FAB BLUE MED

Zypern (ACC Nicosia)

Gründe für fehlende Kapazität: Unflexibler Personaleinsatz, geringe Sektorkapazitäten, mangelnde Flexibilität von Sektorkonfigurationen, mangelnde Flexibilität bei der Öffnungsregelung, unvollständige Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung gemäß der Planung im Kapazitätsplan.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. beschleunigte Aufstellung einer neuen Flugsicherungsorganisation;
2. Neuplanung der Leistung zur Erbringung der nötigen Kapazität unter Berücksichtigung:
   a) der Umsetzung von Vorschlägen für eine neue Sektoreinteilung;
   b) von Neubewertungen der Sektorkapazitäten;
3. Durchführung von:
   a) flexiblen Dienstplänen, die eine bessere Abstimmung zwischen der Verkehrsnachfrage und Sektoröffnungszeiten ermöglichen;
   b) flexibler Konfigurationsöffnung je nach Verkehrsflüssen;
4. verbesserte Techniken des Flugverkehrsfluss- und Kapazitätsmanagements (ATFCM);

In seinem Leistungsplan gab Zypern an, dass Verbesserungen der Gesamtleistung nicht vor der Durchführung der institutionellen Veränderungen zu erwarten seien, die für die Aufstellung einer neuen Flugsicherungsorganisation erforderlich sind; daher wird vorgeschlagen, dass Zypern diese Änderungen so schnell wie möglich vornimmt.

Griechenland (ACC Athens und Makedonia)

Gründe für fehlende Kapazität: Mangelnde Investitionen in die Flugverkehrskontrolle, unzureichende Rekrutierung von Fluglotsen.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung durch eine mögliche Trennung von Flugsicherungsorganisation und Staat;
2. Neuorganisation der Flugsicherungsorganisation, um eine rasche Entwicklung und Umsetzung von Betriebsplänen und die Einstellung von Personal zu ermöglichen;
3. Ausarbeitung eines umfassenden Umstrukturierungsplans für den Einsatz neuer Techniken zur Verbesserung der Flexibilität, saisonale Konfigurationsänderungen und flexible Dienstpläne.

FABEC

Deutschland, Belgien, Luxemburg, Niederlande (ACC Maastricht UAC)

Gründe für fehlende Kapazität: Fehlende Kapazitäten auf Sektorgruppenebene nach unerwarteten Veränderungen der Verkehrsmuster im Jahr 2015, Kapazitätsgewinne aufgrund von FABEC-Luftraumvorhaben sind während des Planungszeitraums nicht zu erwarten.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. Verbesserte Fluglotsenschulung (Cross Training), die eine bessere Abstimmung zwischen der Verkehrsnachfrage und Sektoröffnungszeiten auf Sektorgruppenebene ermöglicht;

2. Ausarbeitung und Umsetzung von Vorschlägen für eine neue Sektoreinteilung;

3. Umsetzung der geplanten Verbesserungen des ATM-Systems.

Frankreich (ACC Bordeaux)

Gründe für fehlende Kapazität: Schulung und Einführung eines neuen ATM-Systems — ERATO.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. verbesserte ATFCM-Techniken;

2. flexibler Übergangsplan für das neue ATM-System, in Abstimmung mit dem Netzmanager, einschließlich geeigneter Abhilfemaßnahmen zur Verminderung von Störungen.

Frankreich (ACC Brest)

Gründe für fehlende Kapazität: Schulung und Einführung eines neuen ATM-Systems — ERATO, Sektoreinteilung und Sektoröffnungsregelungen könnten der Verkehrsnachfrage besser angepasst werden.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. der Umsetzung von Vorschlägen für eine neue Sektoreinteilung;

2. flexiblen Dienstplänen, die eine bessere Abstimmung zwischen der Verkehrsnachfrage und Sektoröffnungszeiten ermöglichen;

3. flexible Konfigurationsöffnung je nach Verkehrsflüssen;

4. verbesserte ATFCM-Techniken.

Frankreich (ACC Marseille)

Gründe für fehlende Kapazität: Fehlende Kapazitäten an Wochenenden aufgrund nicht angepasster Sektoröffnungsregelungen, Schulung und Umsetzung eines neuen ATM-Systems — 4Flight (2017-2019).

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. flexible Dienstpläne, die eine bessere Abstimmung zwischen der Verkehrsnachfrage und Sektoröffnungszeiten, insbesondere an Wochenenden, ermöglichen;

2. flexible Konfigurationsöffnung je nach Verkehrsflüssen;

3. verbesserte ATFCM-Techniken;

4. Maßnahmen zur Streckengestaltung und Sektoreinteilung, mit Schwerpunkt auf der Schnittstelle mit Barcelona ACC;

5. flexibler Übergangsplan für das neue ATM-System, in Abstimmung mit dem Netzmanager, einschließlich geeigneter Abhilfemaßnahmen.

Frankreich (ACC Reims)

Gründe für fehlende Kapazität: Schulung und Einführung eines neuen ATM-Systems — 4Flight (2017-2019), Verkehrsverteilung mit höherer Verkehrsnachfrage auf den kürzesten Strecken, mangelnde Vorhersehbarkeit der Verkehrsnachfrage in bestimmten Sektoren.

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. Maßnahmen für die Streckengestaltung und Sektoreinteilung;

2. flexible Dienstpläne, die eine bessere Abstimmung zwischen der Verkehrsnachfrage und Sektoröffnungszeiten ermöglichen;

3. flexible Konfigurationsöffnung je nach Verkehrsflüssen;

4. verbesserte ATFCM-Techniken;

5. flexibler Übergangsplan für das neue ATM-System, in Abstimmung mit dem Netzmanager, einschließlich geeigneter Abhilfemaßnahmen.

Die ATM-Systemupgrades in Frankreich sind für die langfristige Verbesserung erforderlich, weshalb vorgeschlagen wird, dass Frankreich die Leistung durch eine bessere Planung der schrittweisen Einführung des neuen Systems verbessert.

B. **Wesentlicher Leistungsbereich Kosteneffizienz**

Im Folgenden werden Vorschläge für Behebungsmaßnahmen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz gemacht, die kurzfristig umgesetzt werden können, unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit den verbleibenden wesentlichen Leistungsbereichen sowie maßgeblichen Investitionsfähigkeiten auf Systemebene. Die Vorschläge konzentrieren sich auf drei Gesichtspunkte für Verbesserungen, nämlich die Verkehrsprognose, die Eigenkapitalrendite und den Zinssatz für Verbindlichkeiten.

Frankreich

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. Verkehr: Bereits im Juli 2015 hat Frankreich den geplanten Verkehr im zweiten Bezugszeitraum im Vergleich zu den Angaben im ursprünglichen Leistungsplan nach oben korrigiert (um durchschnittlich + 2,9 %), womit die Verkehrsprognosen dem Szenario Low-Case STATFOR Februar 2015 angepasst wurden. Auf der Grundlage des tatsächlichen Verkehrs 2015 und der neuesten STATFOR-Prognose vom Februar 2016 wird vorgeschlagen, den geplanten Verkehr weiter nach oben zu korrigieren, um den neuesten verfügbaren Informationen Rechnung zu tragen.

2. Zinssatz für Verbindlichkeiten: Frankreich hat einen Zinssatz für Verbindlichkeiten von 2,7 % für seine Flugsicherungsorganisation (DSNA) im zweiten Bezugszeitraum zugrunde gelegt. Die monetären Bedingungen haben sich jedoch wesentlich verändert. Derzeit befinden sich die Zinssätze für langfristige „risikofreie" Staatsanleihen für Frankreich auf einem historischen Tiefpunkt; auf der Grundlage von Daten der Europäischen Zentralbank liegt der harmonisierte langfristige Zinssatz unter 1 %. Die DSNA ist darüber hinaus kein Unternehmen und seine Schulden (und die damit verbundene Risikoprämie) sind eher dem langfristigen Benchmark-Satz für Staatsschulden zu unterziehen. Es wird daher vorgeschlagen, dass Frankreich einen niedrigeren Zinssatz für die Berechnung der Kapitalkosten der DSNA zugrunde legt.

Die Anpassung des geplanten Verkehrs für 2018 und 2019 und eine Obergrenze für den Zinssatz für Verbindlichkeiten, beispielsweise von 1,5 % für die Jahre 2018 und 2019, würde bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum einen Trend von – 2,2 % 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 – 1,1 % pro Jahr bewirken, der näher am unionsweit geltenden Ziel (– 1,7 % pro Jahr) liegt.

Deutschland

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

Verkehr: Bereits im Juli 2015 hat Deutschland den geplanten Verkehr im zweiten Bezugszeitraum im Vergleich zu den Angaben im ursprünglichen Leistungsplan nach oben korrigiert (um durchschnittlich + 2,7 %), womit die Verkehrsprognosen dem Szenario Low-Case STATFOR Februar 2015 angepasst wurden. Auf der Grundlage des tatsächlichen Verkehrs 2015 und der neuesten STATFOR-Prognose (Februar 2016) wird vorgeschlagen, den geplanten Verkehr weiter nach oben zu korrigieren, um den neuesten verfügbaren Informationen Rechnung zu tragen.

Abgesehen von dieser kurzfristigen Maßnahme wird anerkannt, dass Deutschland für den zweiten Bezugszeitraum erhebliche Reinvestitionen in seine Flugsicherungsorganisationen vorgenommen hat. Es besteht jedoch das Risiko nennenswerter Kostensteigerungen am Ende des zweiten Bezugszeitraums, weshalb vorgeschlagen wird, dass Deutschland langfristige Maßnahmen in Erwägung zieht, um die zugrunde liegenden Kostenbasisprobleme anzugehen, was zum Beispiel bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im Gesamtzeitraum (erster und zweiter Bezugszeitraum) einen Trend von – 1,5 % pro Jahr bewirken würde, was dem unionsweit geltenden Ziel (– 1,7 % pro Jahr) näher käme.

Niederlande

Vorschläge für Behebungsmaßnahmen

1. Verkehr: Im Juli 2015 hatten die Niederlande die Angaben zur geplanten Verkehrszunahme im zweiten Bezugszeitraum im Vergleich zum ursprünglichen Leistungsplan nicht überarbeitet, die auf dem Szenario Low-Case STATFOR Februar 2015 beruhten. Auf der Grundlage des tatsächlichen Verkehrs 2015 und der neuesten STATFOR-Prognose (Februar 2016) wird vorgeschlagen, den geplanten Verkehr weiter nach oben zu korrigieren, um den neuesten verfügbaren Informationen Rechnung zu tragen.

2. Zinssatz für Verbindlichkeiten: Die Niederlande haben einen Zinssatz für Verbindlichkeiten von 3,2 % für ihre Flugsicherungsorganisation (LVNL) für 2019 zugrunde gelegt. Die monetären Bedingungen haben sich jedoch wesentlich verändert. Derzeit befinden sich die langfristigen Zinssätze für die Niederlande auf einem historischen Tiefpunkt; auf der Grundlage von Daten der Europäischen Zentralbank liegt der harmonisierte langfristige Zinssatz unter 1 %. Es wird daher vorgeschlagen, dass die Niederlande einen geringfügig niedrigeren Zinssatz für die Berechnung der Kapitalkosten von LVNL zugrunde legen.

Die Anpassung des geplanten Verkehrs für 2018 und 2019 und eine Obergrenze für den Zinssatz für Verbindlichkeiten, beispielsweise von 3,0 % für das Jahr 2019, würde bei den festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit im zweiten Bezugszeitraum einen Trend von – 2,5 % 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 – 1,5 % pro Jahr bewirken, der näher am unionsweit geltenden Ziel (– 1,7 % pro Jahr) liegt.