



Rat der
Europäischen Union

014701/EU XXVI. GP
Eingelangt am 13/03/18

Brüssel, den 13. März 2018
(OR. en)

6829/18
ADD 1

AVIATION 40

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. März 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 63 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN zur Ex-post-Evaluierung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im einheitlichen europäischen Luftraum im Bezugszeitraum 1 und im ersten Jahr des Bezugszeitraums 2 ZUSAMMENFASSUNG

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 63 final.

Anl.: SWD(2018) 63 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2018
SWD(2018) 63 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

**zur Ex-post-Evaluierung des Leistungssystems und der Gebührenregelung im
einheitlichen europäischen Luftraum im Bezugszeitraum 1 und im ersten Jahr des
Bezugszeitraums 2
ZUSAMMENFASSUNG**

{SWD(2018) 62 final}

ZUSAMMENFASSUNG

In den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 der Kommission sind ein Leistungssystem und eine Gebührenregelung für die Flugsicherungsdienste (ANS) und das Flugverkehrsmanagement (ATM) im einheitlichen europäischen Luftraum (SES) festgelegt¹. Im Rahmen dieser Ex-post-Bewertung wird die Umsetzung der Regelungen im Zeitraum 2012-2015 bewertet.

Die SES-Initiative wurde im Jahr 2000 gestartet. Das Ziel bestand darin, die Herausforderungen des Flugverkehrsmanagements in Europa in Bezug auf Sicherheit, Umweltauswirkungen, Kapazität und Kosteneffizienz zu bewältigen, zum Nutzen der Fluggäste, der Wirtschaft und der Gesellschaft im Allgemeinen.

Das Leistungssystem und die Gebührenregelung werden dem Bedarf der Gesellschaft und der Luftraumnutzer im Großen und Ganzen gerecht und werden von den Interessenträgern weitgehend anerkannt. Sie haben sich insgesamt als wirksam erwiesen: das Sicherheitsniveau wurde aufrechterhalten, und obwohl die Ziele in den Bereichen Kapazität (Verspätungen) und Umweltschutz (Flugeffizienz) nicht vollständig erreicht wurden, gingen die Verspätungen in den Jahren 2012 bis 2014 auf das niedrigste jemals verzeichnete Niveau zurück (teilweise aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens in diesem Zeitraum). Darüber hinaus hat sich die Flugeffizienz verbessert und der Anstieg der Kosten des Flugverkehrsmanagements (ATM) wurde gestoppt (real).

Was die Effizienz betrifft, wiegen die Vorteile im Bewertungszeitraum die Kosten (Vorteile in Höhe von 3,4 Mrd. EUR gegenüber Kosten in Höhe von 87 Mio. EUR) deutlich auf. Aufgrund des EU-weit rückläufigen Verkehrsaufkommens im Zeitraum 2012-2013 und des damit einhergehenden Einnahmenrückgangs haben die Flugsicherungsorganisationen (ANSP) knapp 25 % ihrer geplanten Investitionsausgaben (mehr als 750 Mio. EUR) aufgeschoben. Dies kann sich nachteilig auf das Tempo der Modernisierung des Flugverkehrsmanagements und den künftigen Kapazitätsausbau auswirken.

Die Vorteile verteilten sich insgesamt gerecht auf Luftraumnutzer und Dienstleister, da der Zweck des Leistungssystems und der Gebührenregelung darin besteht, die Erbringung von Monopol-Dienstleistungen zu regeln. Das Leistungssystem und die Gebührenregelung haben in allen Leistungsbereichen im Vergleich zu dem, was auf lokaler Ebene hätte erreicht werden können, einen Mehrwert erbracht. Allerdings können die Vorteile, die sich aus dem Leistungssystem und der Gebührenregelung ergeben, nicht isoliert von dem Nutzen betrachtet werden, der im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums insgesamt erzielt wurde.

Auf der Grundlage dieser Bewertung haben sich das Leistungssystem und die Gebührenregelung als erfolgreich erwiesen, indem die Kosten des europäischen

¹ Zuvor waren das Leistungssystem und die Gebührenregelung in den Verordnungen (EU) Nr. 691/2010 und (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission niedergelegt.

Flugverkehrsmanagements durch Transparenz und die Entwicklung einer Kultur der Leistungsorientierung eingedämmt wurden. Allerdings gibt es noch immer keine hinreichenden Belege für eine tatsächliche Defragmentierung des Luftraums und ein umfassendes „von Flugsteig zu Flugsteig“ (gate-to-gate) reichendes Konzept für die Leistung. Zu den Faktoren, die diesen Fortschritten im Wege stehen, zählen auch arbeitsrechtliche Fragen (die im Rahmen von Konsultationen zwischen Arbeitgeberorganisationen und Gewerkschaften zu behandeln sind) und die mit einem Mangel an politischer Unterstützung verbundenen Risiken, durch die die Umsetzung vor Ort beeinträchtigt werden kann.

Für den nächsten Bezugszeitraum müssen das Leistungssystem und die Gebührenregelung vereinfacht und verstärkte Synergien mit den Netzfunktionen und dem SESAR-Projekt angestrebt werden.