

Straßburg, den 11.6.2013  
SWD(2013) 207 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zu den*

**Legislativvorschlägen**

**zur Aktualisierung der Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum  
(SES)**

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

# ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

*Begleitunterlage zu den*

**Legislativvorschlägen**

**zur Aktualisierung der Verordnungen über den einheitlichen europäischen Luftraum (SES)**

### 1. PROBLEMSTELLUNG

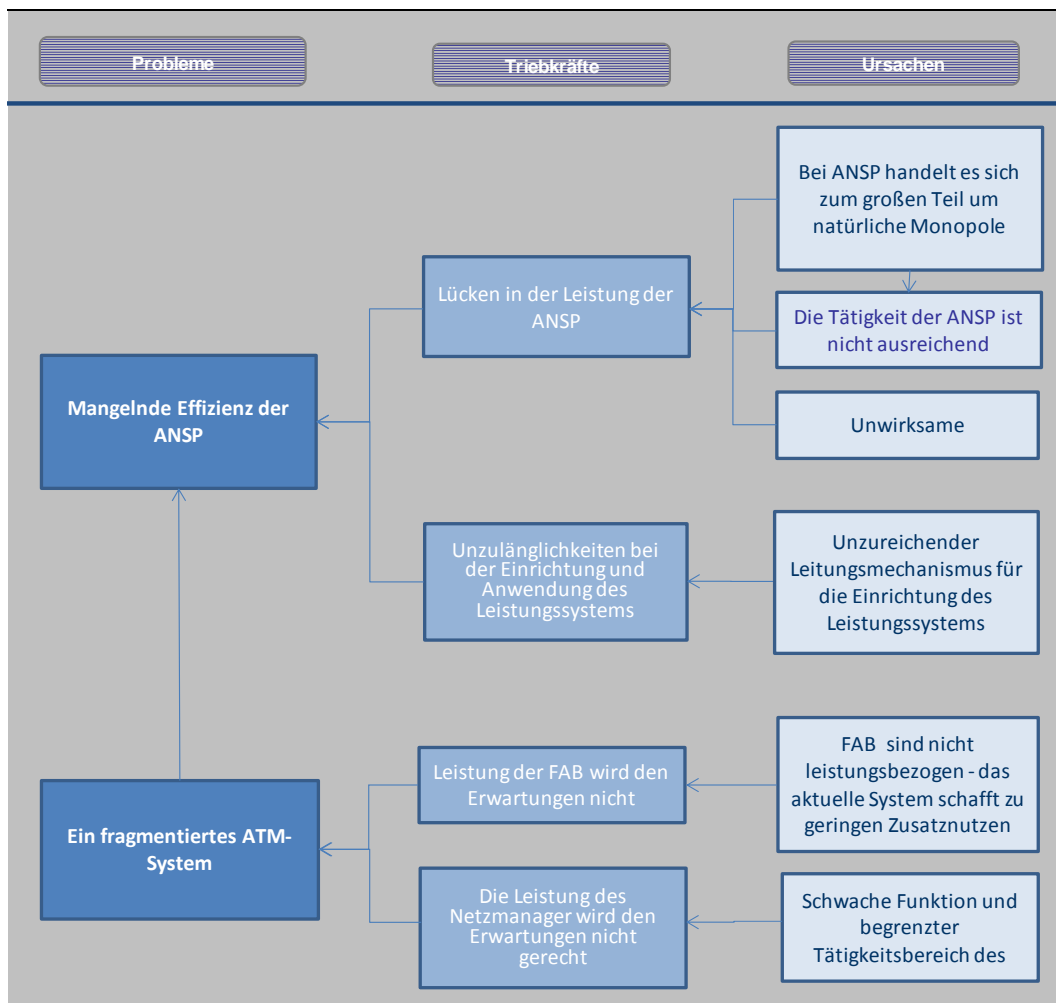
Ziel der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum ist es, die Gesamteffizienz der Art und Weise, wie der europäische Luftraum organisiert und verwaltet wird, zu verbessern. Die Erfahrungen, die mit SES I und SES II seit 2004 bzw. 2009 gesammelt wurden, bestätigen die Stimmigkeit der Grundsätze und der Ausrichtung der Initiative und rechtfertigen ihre Fortsetzung. Die Durchführung der Initiative verzögert sich allerdings. Das SES 2+-Paket dürfte die Umsetzung von SES II verbessern, indem der Schwerpunkt auf bestimmte institutionelle Angelegenheiten und auf die weitere Verbesserung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gelegt wird.

Der erste im Rahmen der Folgenabschätzung für SES 2+ behandelte Problembereich ist die **mangelnde Effizienz der Erbringung von Flugsicherungsdiensten**. In Bezug auf die Kosten, die Flugeffizienz und die Kapazitäten sind die Flugsicherungsdienste nach wie vor vergleichsweise ineffizient. Besonders deutlich wird dies durch einen Vergleich mit den Vereinigten Staaten mit einem Luftraum von ähnlicher Größenordnung. In den USA wird der gesamte Luftraum von nur einer Flugsicherungsorganisation kontrolliert, während es in Europa 38 solcher Organisationen gibt. Die US-Flugsicherung kontrolliert annähernd 70 % mehr Flüge mit einem um 38 % geringeren Personalbestand. Hauptursachen dieses Produktivitätsgefälles sind Europas Unzulänglichkeiten bei der Einrichtung und Anwendung des Leistungssystems, ineffektive Aufsichtsbehörden und ein übermäßig hoher Anteil von Verwaltungspersonal in den Flugsicherungsorganisationen.

Das zweite Kernproblem betrifft das **fragmentierte Flugverkehrsmanagement (ATM)**. Das ATM-System in Europa umfasst 27 nationale Behörden, die mehr als hundert Flugsicherungsorganisationen (ANSP) mit ihren unterschiedlichen Systemen, Vorschriften und Verfahren beaufsichtigen. Die hohe Anzahl der Flugsicherungsorganisationen in Europa, die jeweils ihre eigenen Systeme betreiben, ihr Personal überwiegend selbst schulen, eigene Betriebsverfahren schaffen und deren Dienste sich auf einen kleinen Luftraum beschränken, verursacht erhebliche Zusatzkosten. Zur Überwindung dieser Fragmentierung beinhaltet der einheitliche europäische Luftraum den Gedanken der grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblöcke (FAB) und eines zentralen Netzmanagers, der für bestimmte Dienste auf Netzebene zuständig ist. Die FAB sind jedoch noch nicht hinreichend leistungsorientiert und die Position des Netzmanagers ist noch zu schwach.

Die SES 2+-Initiative wird die meisten Flugsicherungsorganisationen, Behörden der Mitgliedstaaten, Luftraumnutzer, die Kommission und die EASA betreffen.

## Probleme, Triebkräfte und Ursachen



## 2. SUBSIDIARITÄT

Durch die Artikel 58, 90 und 100 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die Binnenmarktziele im Kontext der Gemeinsamen EU-Verkehrspolitik auf den Luftverkehr ausgedehnt.

Durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein kann der optimale Aufbau von Kapazitäten und Sicherheit der Flugverkehrsmanagementdienste der EU bei gleichzeitiger Kostensenkung nicht gewährleistet werden. Durch ihre Zustimmung zu den Paketen SES I und SES II haben die Mitgliedstaaten anerkannt, dass die durch nationale Bestimmungen und geografische Grenzen beförderte Fragmentierung des europäischen Luftraums den Kern des Problems bildet.

## 3. ZIELE

### Allgemeines Ziel:

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems gegenüber vergleichbaren Regionen und insbesondere Fortentwicklung der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums.

### Einzelziele:

Einzelziel 1: Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz der Flugverkehrsdienste.

Einzelziel 2: Bessere Nutzung der Kapazität im Flugverkehrsmanagement.

## Operative Ziele:

Operatives Ziel 1:	Gewährleistung transparenter, auf Marktprinzipien und Kundenwert basierender Flugsicherungsdienste.
Operatives Ziel 2:	Stärkung der Rolle der nationalen Aufsichtsbehörden.
Operatives Ziel 3:	Verstärkte Festlegung von Leistungszielen und Anwendung des Leistungssystems (einschließlich Stärkung des Leistungsüberprüfungsgremiums (Performance Review Body, PRB) und der Performance Review Unit (PRU).
Operatives Ziel 4:	Strategische Neuausrichtung der funktionalen Luftraumblöcke.
Operatives Ziel 5:	Stärkung der Leitungsstruktur und des Tätigkeitsfelds des Netzmanagers.

## 4. HANDLUNGSOPTIONEN

Auf der Grundlage einer Analyse und der Konsultation der Beteiligten wurde ein breites Spektrum von Maßnahmen in sechs Bereichen ermittelt, die sämtlich das Potenzial haben, alle vorstehend genannten Problemursachen zu beheben.

Ursache der Problembereiche	Handlungsbereiche	In Betracht gezogene Optionen
<b>Problembereich 1: Mangelnde Effizienz der Erbringung von Flugsicherungsdiensten</b>		
Bei ANSP handelt es sich zum großen Teil um natürliche Monopole	1: Unterstützungsleistungen	1.1 — Untätig bleiben
		1.2 — Funktionale Trennung der Unterstützungsleistungen
		1.3 — Strukturelle Trennung der Unterstützungsleistungen
Die Tätigkeit der ANSP ist nicht ausreichend kundenorientiert	2: Ausrichtung der ANSP auf Kundenbedürfnisse	2.1 — Untätig bleiben
		2.2 — Verbesserte Konsultation und Gegenzeichnung bestimmter Investitionspläne durch Luftraumnutzer
		2.3 — 2.2 plus Rolle für Gruppen von Luftraumnutzern in der Leitungsstruktur der ANSP
Unwirksame Regulierungsfunktion der nationalen Aufsichtsbehörden	3: Unwirksame Funktion der nationalen Aufsichtsbehörden	3.1 — Untätig bleiben
		3.2 — Einführung von Zusammenarbeit, Koordinierung auf EU-Ebene und Bildung eines Pools von Sachverständigen
		3.3 — 3.2 plus institutionelle Trennung von nationalen Aufsichtsbehörden und ANSP
Unzureichender Leitungsmechanismus für die Einrichtung des Leistungssystems	4: Leitungsmechanismus für das Leistungssystem	4.1 — Untätig bleiben
		4.2 — Geringere Beteiligung der Mitgliedstaaten an der Festlegung der Zielvorgaben. PRB unter Aufsicht der Kommission
		4.3 — Benennung des PRB durch die Mitgliedstaaten, aber Festlegung der Ziele durch das PRB selbst, ohne Komitologieverfahren
<b>Problembereich 2: Ein fragmentiertes ATM-System</b>		
FAB sind nicht leistungsbezogen und das aktuelle System schafft zu geringen Zusatznutzen	5: Neuausrichtung der FAB	5.1 — Untätig bleiben.
		5.2 — Schaffung strengerer und besser durchsetzbarer Ziele/Kriterien für FAB
		5.3 — Schaffung eines flexibleren und leistungsbezogeneren FAB-Modells
		5.4 — Top-Down-Ansatz mit einer neuen, aus dem PRB und dem Netzmanager hervorgehenden Stelle für die Konzeption der Dienstleistung
Schwache Funktion und begrenzter Tätigkeitsbereich des Netzmanagers	6: Die Funktion des Netzmanagers	6.1 — Untätig bleiben
		6.2 — Verlagerung der operativen Leitung auf die Branche und Vereinfachung der Leitung durch die EU und die Staaten bei strategischen Fragen
		6.3 — Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens der Branche für die Tätigkeit des Netzmanagers

Ursache der Problembereiche	Handlungsbereiche	In Betracht gezogene Optionen
		6.4 — Wie Option 6.2 oder 6.3, jedoch mit einer vom Netzmanager ausgehenden Rolle für Eurocontrol und einem umfassenderen zentralen Dienstleister einschließlich der Gestaltung des Luftraums im weiteren Sinne

**Option 1: Unterstützungsleistungen<sup>1</sup>.** Die erste Option wäre Untätigbleiben (1.1). Die Unterstützungsleistungen können auch funktional (Option 1.2) oder strukturell (Option 1.3) getrennt werden. Bei der funktionalen Trennung müssten die Flugsicherungsorganisationen (ANSP) die Erbringung der Unterstützungsleistungen intern so organisieren, dass sie klar als gesonderter Geschäftsbereich erkennbar sind. Bei der strukturellen Trennung müssten die zur Erbringung der Unterstützungsleistungen erforderlichen Vermögenswerte und Beschäftigten auf eine gesonderte, vom zentralen Erbringer der Flugverkehrskontrolldienste unabhängige Organisation übertragen werden.

**Option 2: Ausrichtung der ANSP auf Kundenbedürfnisse.** Die erste Option wäre Untätigbleiben (2.1). Die zweite Option erfordert die verbesserte Konsultation der Luftraumnutzer und ermöglicht es Gruppen von Luftraumnutzern, Investitionspläne der ANSP „gegenzuzeichnen“. Option 2.3 baut auf Option 2.2 auf und ergänzt diese durch einen verbindlichen Sitz im Verwaltungs-/Aufsichtsrat für jede der drei Gruppen von Luftraumnutzern (Luftverkehrsunternehmen, militärische Luftfahrt und allgemeine/Geschäftsflugfahrt).

**Option 3: Unzureichende Rolle der nationalen Aufsichtsbehörden (NSA).** Die erste Option wäre Untätigbleiben (3.1). Option 3.2 legt den Schwerpunkt auf eine engere Zusammenarbeit zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden und die Ermutigung zum Austausch von bewährten Verfahren und zur Bildung eines Pools von Sachverständigen unter Federführung der EASA. Option 3.3 baut auf Option 3.2 auf, erfordert aber die vollständige institutionelle Trennung von den beaufsichtigten ANSP anstelle der derzeitigen funktionalen Trennung.

**Option 4: Leitungsmechanismus für das Leistungssystem.** Würde die Option des Untätigbleibens (4.1) gewählt, so wäre es unmöglich, die ursprünglichen Ziele für den einheitlichen europäischen Luftraum bis 2020 zu erreichen. Durch Option 4.2 würde das Verfahren zur Festlegung der Zielvorgaben abgekürzt und die Möglichkeit der Einflussnahme durch die Mitgliedstaaten verringert. Option 4.3 würde die derzeitige Lage auf den Kopf stellen, indem die Mitgliedstaaten (anstelle der Kommission), unter strikter Beachtung des Kriteriums der Unabhängigkeit, die Mitglieder des PRB ernennen könnten. Das PRB würde dann selbst die Ziele festlegen und das Komitologieverfahren würde vollkommen abgeschafft, um zu gewährleisten, dass das Verfahren zügig und effizient abgewickelt wird.

**Option 5: Neuausrichtung der FAB.** Bei der Option des Untätigbleibens (5.1) könnte das langsame Verfahren fortgesetzt werden, während gleichzeitig die FAB nicht stärker leistungsbezogen ausgerichtet würden. Bei Option 5.2 würden die derzeitigen FAB-Kriterien durch strenge Zielvorgaben ersetzt. Bei Option 5.3 würden die FAB zu flexibleren Instrumenten im Hinblick auf die Leistungssteigerung. Die Gestaltung des Luftraums würde stärker auf den Netzmanager (die Ebene über den FAB) verlagert. Bei Option 5.4 würde eine zentrale Planungsstelle zur Neuaufteilung des EU-Luftraums auf 4 bis 6 große Konzessionsblöcke geschaffen.

<sup>1</sup> Leistungen wie Flugberatungsinformationen, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste oder Meteorologie zur Unterstützung der zentralen Flugverkehrsdienste.

**Option 6: Die Rolle des Netzmanagers.** Bei der Option des Untätigbleibens (6.1) würde der Netzmanager sich weiterhin auf der Grundlage des derzeitigen Rechtsrahmens und Tätigkeitsfelds entwickeln. Bei Option 6.2 würde ein Leitungssystem mit zwei Ebenen geschaffen. Die Mitgliedstaaten behielten weiterhin das Vetorecht in die nationale Souveränität berührenden Angelegenheiten, aber die Branche würde die operative Leitung gewährleisten. Bei Option 6.3 würde der Netzmanager zu einem gemeinsamen Unternehmen der Branche. Wie die Optionen 6.2 und 6.3 würde Option 6.4 eine Reform der Leitungsstrukturen erfordern, um die Rolle der Branche zu stärken. Ein zusätzliches wesentliches Merkmal von Option 6.4 ist das Konzept der zentralisierten Dienste, bei denen neue, auf SESAR-Daten bezogene ATM-Dienste zentralisiert würden.

## **5. FOLGENABSCHÄTZUNG**

Da der Schwerpunkt eindeutig auf der Kosteneffizienz liegt, sind die wichtigsten Auswirkungen dieser Initiative wirtschaftlicher und sozialer Natur, die Umweltauswirkungen dagegen überwiegend indirekt.

### **5.1. Integrierte Struktur und Unterstützungsleistungen**

Option 1.2 (*funktionale Trennung*) bringt begrenzten Nutzen, hauptsächlich in Bezug auf die Transparenz der mit den Unterstützungsleistungen verbundenen Kosten. Durch Option 1.3 (*strukturelle Trennung*) würden der Wettbewerb zwischen Flugsicherungsorganisationen eher angeregt und die Kosten für Luftfahrtunternehmen gesenkt. Effizienzgewinne könnten jedoch zu erschwerten Arbeitsbedingungen und Beschäftigungsrückgang bei den Flugsicherungsorganisationen führen. Daher ist Option 1.3 die leistungsoptimierte Option, während Option 1.2 zunehmende Leistungssteigerungen bei weniger Freisetzungen und Nachteilen für die Beschäftigten der Flugsicherungsorganisationen mit sich bringt.

### **5.2. Ausrichtung der ANSP auf Kundenbedürfnisse**

Sowohl Option 2.2 (*verbesserte Konsultation und Gegenzeichnung*) als auch Option 2.3 (*Leitungsgremium*) hätten positive Auswirkungen auf Effizienz und Kapazität insgesamt, aber auch negative Auswirkungen auf die Beschäftigungsbedingungen bei den ANSP. Die Vorteile von Option 2.3 sind zwar etwas größer als die von Option 2.2, doch birgt Option 2.3 größere Risiken und wäre politisch schwerer durchsetzbar. Daher scheint Option 2.2 in Bezug auf kurz- und langfristigen Kosten und Vorteile am ausgewogensten zu sein.

### **5.3. Unwirksame Funktion der nationalen Aufsichtsbehörden**

Option 3.3, die Option 3.2 (*Zusammenarbeit und Bildung eines Pools von Sachverständigen*) um die institutionelle Trennung ergänzt, bringt größere Vorteile, doch ist mit ihr auch ein hohes politisches Risiko verbunden. Mit Option 3.2 sind zwar weniger Risiken verbunden, doch sind auch ihre Vorteile erheblich geringer. Daher wird Option 3.3 bevorzugt.

### **5.4. Leitungsmechanismus für das Leistungssystem**

Option 4.2. und Option 4.3 führen insgesamt zwar zu vergleichbaren Ergebnissen, doch sind die mit ihnen verbundenen (politischen) Risiken sehr unterschiedlich. Bei Option 4.2 (*geringere Beteiligung der Mitgliedstaaten*) betrifft das Risiko die Wahrscheinlichkeit einer Einigung der Mitgliedstaaten über den Vorschlag. Option 4.3 (*direkte Benennung des PRB durch die Mitgliedstaaten ohne Komitologieverfahren*) birgt ein erhebliches Risiko, dass die EU die Kontrolle über das Leistungssystem verliert. Die Wahl erfolgt anhand der Risikobewertung, die zugunsten von Option 4.2 ausfällt.

## 5.5. Neuausrichtung der FAB

Bei Option 5.4 (*Top-Down-Ansatz*) sind die möglichen Effizienz- und Kapazitätsvorteile mit Abstand am größten, doch ist sie politisch sehr schwer durchsetzbar und bringt einige schwerwiegende Risiken in Bezug auf die technische Durchführbarkeit mit sich. Option 5.3 (*flexible FAB*) bringt in etwa die gleichen Vorteile wie Option 5.2 (*strenge Zielvorgaben*), ist aber besser an die zugrunde liegenden Prinzipien des Leistungssystems angepasst. Sie hat außerdem zusätzliches Potenzial, wenn sie mit anderen Optionen kombiniert wird. Sie könnte daher als bevorzugte Option empfohlen werden, unter der Bedingung, dass eine Frist für die Überarbeitung des FAB-Konzepts gesetzt wird.

## 5.6. Rolle des Netzmanagers

Option 6.4 (*Eurocontrol als erweiterter Netzmanager*) bringt die größten Effizienz- und Kapazitätsvorteile. Die einzige Frage ist, ob sie mit dem Leitungsmodell von Option 6.2 (*operative Leitung durch die Branche*) oder Option 6.3 (*gemeinsames Unternehmen der Branche*) kombiniert werden sollte. Option 6.3 ist etwas vorteilhafter, da die Organisation effizienter gestaltet werden könnte, wenn die Leitung vollständig bei der Branche läge, als wenn die Mitgliedstaaten weiterhin versuchen würden, ihren nationalen status quo zu verteidigen. Da der die zentralisierten Dienste erbringende Netzmanager eine Flugsicherungsorganisation wie alle anderen wäre, wäre es logisch, die Verwaltung durch die Branche vorzuziehen und sich für eine Kombination der Optionen 6.4 und 5.3 als bevorzugte Option zu entscheiden.

## 6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Insgesamt wurden 20 Optionen in 6 verschiedenen Bereichen bewertet. Die Optionen wurden weiter kombiniert, um drei Szenarios zu bilden:

Szenario 1: Ausgangsszenario	Szenario 2: Risikooptimiert	Szenario 3: Leistungsoptimiert
Untätig bleiben	Option 1.2 Funktionale Trennung der Unterstützungsleistungen	Option 1.3 Strukturelle Trennung der Unterstützungsleistungen
	Option 2.2 Verbesserte Konsultation und Gegenzeichnung	Option 2.2 Verbesserte Konsultation und Gegenzeichnung
	Option 3.2 Zusammenarbeit und Bildung eines Pools von Sachverständigen	Option 3.3 3.2 + institutionelle Trennung der NSA von den ANSP
	Option 4.2 Verringerte Beteiligung der Mitgliedstaaten	Option 4.2 Verringerte Beteiligung der Mitgliedstaaten
	Option 5.2 Strenge FAB-Zielvorgaben	Option 5.3 Flexible FAB
	Option 6.3 Gemeinsames Unternehmen der Branche	Optionen 6.4 + 6.3 Gemeinsames Unternehmen der Branche + Eurocontrol als erweiterter Netzmanager

Die Optionen 2.3, 4.3 und 5.4 wurden als politisch zu riskant und nur mit begrenzten oder unsicheren Vorteilen verbunden verworfen. Option 6.2 wurde fallen gelassen, da ihre Vorteile im Vergleich zum Ausgangsszenario nur marginal wären.

Mit Szenario 2 wird eine moderate Verbesserung mit minimalen politischen Risiken angestrebt, da die politisch umstrittensten Optionen, beispielsweise die strukturelle Trennung der Unterstützungsleistungen (Option 1.3) und die institutionelle Trennung der Aufsichtsbehörden von den Flugsicherungsorganisationen (Option 3.3) nicht enthalten sind. Dadurch wird jedoch auch die Möglichkeit ausgeschlossen, Option 5.3 (Errichtung flexiblerer FAB) anzuwenden, da dies nur bei einer Entflechtung der ANSP-Dienste sinnvoll wäre.

Szenario 3 birgt ein höheres Ablehnungsrisiko, hat aber das Potenzial, die Leistung durch die Einführung ehrgeizigerer Optionen und die Schaffung von Synergien zwischen den Optionen erheblich zu verbessern.

### Vergleich der Szenarios

	Szenario 1: Ausgangsszenario	Szenario 2: Risikooptimiert	Szenario 3: Leistungsoptimiert
<b>Zusammenfassung der Auswirkungen</b>			
<b>Wirtschaftliche Auswirkungen:</b>			
Kosteneffizienz	0	> 250 Mio. EUR pro Jahr	> 780 Mio. EUR pro Jahr
Flugeffizienz	0	> 1,6 Mrd. EUR pro Jahr	> 2 Mrd. EUR pro Jahr
Kapazität/Verspätungen	0	> 120 Mio. EUR pro Jahr	> 150 Mio. EUR pro Jahr
Verwaltungskosten	0	7,9-9,7 Mio. EUR pro Jahr	13,8-16,8 Mio. EUR pro Jahr
<b>Makroökonomische Auswirkungen</b>			
BIP pro Jahr 2020/2030	0	~ 600 Mio./700 Mio. EUR	~ 750 Mio./900 Mio. EUR
Beschäftigung 2030	0	~+10 000	~+13 000
davon Beschäftigung bei Luftverkehrsunternehmen 2020/2030	0	+	~+500/+3000
<b>Soziale Folgen:</b>			
Beschäftigung und Arbeitsbedingungen für Beschäftigte bei			
NSA	0	+	~+80 Arbeitsplätze
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Sicherheit	0	+	++
<b>Umweltauswirkungen</b>			
Lärm	0	0	0
Emissionen	0	++	++
<b>WIRKSAMKEIT/EFFIZIENZ/KOHÄRENZ</b>			
<b>Wirksamkeit:</b>			
<i>Einzelziele:</i>			
<b>Spezifisches Ziel 1:</b> Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz der Flugverkehrsdienste	0	++	+++
<b>Spezifisches Ziel 2:</b> Bessere Nutzung der ATM-Kapazität	0	+	+
<b>Effizienz ohne makroökonomische</b>	0	Nettonutzen ~ 1960	Nettonutzen ~ 2915



	Szenario 1: Ausgangsszenario	Szenario 2: Risikooptimiert	Szenario 3: Leistungsoptimiert
Auswirkungen		Mio. EUR pro Jahr	Mio. EUR pro Jahr
Kohärenz	0	+	++

Hinsichtlich der **Wirksamkeit** unterscheiden sich die beiden Szenarios weniger stark, da bei beiden das Leistungssystem in Option 2 gewählt wird. Was allerdings die **Effizienz** betrifft, so werden durch die geringen zusätzlichen Verwaltungskosten in Szenario 3 die Kosteneffizienzgewinne verdreifacht, wodurch der direkte Nutzen über eine Milliarde EUR höher ist als bei Szenario 2. Zusätzlich würden beide Szenarios das Wachstum im Luftfahrtsektor anregen, wodurch 10 000 Arbeitsplätze entstehen dürften, wenn Szenario 2 gewählt wird und rund 13 000 Arbeitsplätze, wenn Szenario 3 gewählt wird. Hinsichtlich der **Kohärenz** passt das leistungsoptimierte Szenario besser zum Gesamtgedanken des Leistungssystems im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums.

Das leistungsoptimierte Szenario 3 wird somit als bevorzugte Option erachtet.

## 7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Kommission wird 2015 und erneut 2020 bewerten, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird die Kommission prüfen, welche zusätzlichen Schritte eingeleitet werden müssen, um sie zu erreichen.

Die Leistung wird anhand der jährlichen Berichte des Leistungsüberprüfungsgremiums zur Leistung des ATM-Systems der EU und der monatlichen Berichte des Netzmanagers überwacht. Die wesentlichen Indikatoren sind:

Einzelziel	Überwachungsindikatoren
Einzelziel 1: Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz der Flugverkehrsdienste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verspätungen (Min./Flug)</li> <li>• ANSP-bezogene Kosten für die Nutzer</li> <li>• Verringerung der durchschnittlichen Verlängerung der Flugzeit</li> <li>• Verringerung von Emissionen</li> </ul>
Einzelziel 2: Bessere Nutzung der Kapazität im Flugverkehrsmanagement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Streckenflugeffizienz</li> <li>• Verbesserter Flughafendurchsatz an Flughäfen, die derzeit Kapazitätsengpässe aufweisen</li> </ul>