

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/177 HATÁROZATA**(2022. december 14.)****az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Németország által benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról***(az értesítés a C(2022) 9233. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 15. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

- (1) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítményterveket kell kidolgozniuk, amelyeknek a léginavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók teljesítményrendszerének mindegyik referencia-időszakára vonatkozóan kötelező teljesítménycélokot kell tartalmazniuk. E teljesítménycélokoknak összhangban kell állniuk a Bizottság által az adott referencia-időszakra vonatkozóan elfogadott uniós szintű célokkal.
- (2) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokot eredetileg az (EU) 2019/903 bizottsági végrehajtási határozat ⁽³⁾ állapította meg. Mivel az említett uniós szintű teljesítménycélok és a tagállamok által ezt követően a 2019 októberében benyújtott, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetek kidolgozására a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitérése előtt került sor, azokban nem vették figyelembe a légi forgalomnak a tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány megfékezése érdekében meghozott intézkedések miatt bekövetkező jelentős csökkenését.
- (3) A Covid19-világjárvány által a léginavigációs szolgáltatók ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁴⁾ a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan olyan rendkívüli intézkedéseket állapított meg, amelyek eltérnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet rendelkezéseitől. A Bizottság 2021. június 2-án elfogadta az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozatot ⁽⁵⁾, amelyben kijelölte a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokot. Ennek alapján a tagállamok 2021 októberében benyújtották a Bizottságnak a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált helyi teljesítménycélokot tartalmazó teljesítményterv-tervezeteket.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.⁽²⁾ HL L 56., 2019.2.25., 1. o.⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2019/903 végrehajtási határozata (2019. május 29.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű teljesítmény-céljainak a 2020. január 1-jén kezdődő és 2024. december 31-én záruló harmadik referencia-időszakra vonatkozó meghatározásáról (HL L 144., 2019.6.3., 49. o.).⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelete (2020. november 3.) az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének harmadik referencia-időszakára (2020–2024) vonatkozó, a Covid19-világjárvány miatti rendkívüli intézkedésekről (HL L 366., 2020.11.4., 7. o.).⁽⁵⁾ A Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata (2021. június 2.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű felülvizsgált teljesítménycéljainak a harmadik referencia-időszakra (2020–2024) szóló meghatározásáról és az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2021.6.3., 3. o.).

- (4) A Bizottság 2022. április 13-án elfogadta a Belgiumnak, Németországnak, Görögországnak, Franciaországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Luxemburgnak, Máltának, Hollandiának, Romániának és Svédországnak címzett (EU) 2022/728 bizottsági végrehajtási határozatot ⁽⁶⁾. Az említett határozat megállapította, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság (a továbbiakban: Németország) által a funkcionális légtérblokk szintjén Belgiummal, Franciaországgal, Luxemburggal és Hollandiával közösen kidolgozott teljesítményterv-tervezet (a továbbiakban: a FABEC teljesítményterv-tervezete) tekintetében a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre vonatkozó útvonali költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokcal, és ajánlásokat adott ki e célok felülvizsgálatára vonatkozóan. Az (EU) 2022/728 végrehajtási határozat nem tartalmazott megállapításokat a Németország légtérében nyújtott léginavigációs szolgáltatásokra alkalmazandó teljesítménycélokcal kapcsolatban.
- (5) Az Oroszország által Ukrajna ellen 2022. február 24-én indított agressziós háborúra reagálva az Unió korlátozó intézkedéseket vezetett be, amelyek megtiltják az orosz légitársaságok, az Oroszországban lajstromozott légi járművek, valamint a nem Oroszországban lajstromozott, bármely orosz természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv tulajdonában lévő, bérelt vagy egyéb módon ellenőrzött légi járművek számára, hogy az Unió területén leszálljanak, felszálljanak vagy átrepüljenek. Ezek a korlátozó intézkedések és az Oroszország által elfogadott ellenintézkedések változásokat idéztek elő az európai légtérben zajló légi forgalomban. Bizonyos tagállamokat súlyosan érintett az illetékességi körükbe tartozó légtérben végrehajtott átrepülések számának jelentős visszaesése. Uniós szinten azonban a légi járatok számára gyakorolt megfigyelhető hatás mérsékelt volt, szemben azzal, hogy a Covid19-világjárvány kitörése következtében Európa-szerte jelentősen csökkent a légi forgalom.
- (6) 2022. július 13-án Németország Belgiummal, Franciaországgal, Luxemburggal és Hollandiával közösen benyújtotta a Bizottságnak a FABEC harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetét.
- (7) A Bizottság 2022. október 24-én megállapította, hogy a Belgium–Luxemburg útvonali díjszámítási körzetre vonatkozóan javasolt, felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok továbbra is kétségeket vetnek fel az uniós szintű teljesítménycélokcal való összhangjuk tekintetében. A Bizottság ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (3) bekezdésével összhangban megindította a részletes vizsgálatot a FABEC 2022. július 13-án benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt, említett teljesítménycélok tekintetében. A Bizottság az általa hozott (EU) 2022/2255 határozattal ⁽⁷⁾ értesítette erről Belgiumot, Franciaországot, Németországot, Luxemburgot és Hollandiát.
- (8) 2022. november 3-án Németország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy elállt a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetétől, és benyújtotta a Bizottságnak a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, nemzeti szinten kidolgozott felülvizsgált teljesítményterv-tervezet (a továbbiakban: felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezet). A felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezet a FABEC 2022. július 13-án benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében meghatározott szinten tartja a Németország légtérében nyújtott léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó teljesítménycélokcal. A FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetéből ténylegesen nem származtak további teljesítményelőnyök vagy szinergiák Németország számára. A felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezet nem sorol fel a FABEC-szintű teljesítmény-tervezési és célmeghatározási tevékenységek megszüntetéséből fakadó negatív hatást.
- (9) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgáló szerv a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezet értékelését tartalmazó jelentést nyújtott be a Bizottságnak.

⁽⁶⁾ A Bizottság (EU) 2022/728 végrehajtási határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Ciprus, Franciaország, Görögország, Hollandia, Lettország, Luxemburg, Málta, Németország, Románia és Svédország által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások meghatározásáról (HL L 135., 2022.5.12., 4. o.).

⁽⁷⁾ A Bizottság (EU) 2022/2255 határozata (2022 október 24.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által a funkcionális légtérblokk szintjén benyújtott, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok részletes vizsgálatának megindításáról (HL L 297., 2022.11.17., 71. o.).

- (10) A Bizottság – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban – a helyi körülmények figyelembevételével, az említett rendelet IV. mellékletének 1. pontjában meghatározott értékelési kritériumok alapján értékelte a Németország nemzeti teljesítményterv-tervezetében foglalt helyi teljesítménycélok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelését az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek felülvizsgálatával.
- (11) Az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálatának (STATFOR) 2022 júniusában közzétett forgalmi alap-előrejelzése figyelembe veszi az európai légi forgalomnak az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúját követően megváltozott körülményeit. Ezen előrejelzés alapján a Bizottság megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna ellen indított agressziós háborúja következtében Németország előreláthatólag nem fog jelentős változásokat észlelni a légiforgalmi áramlás terén a harmadik referencia-időszakban. A körülmények megváltozása ezért nem gyakorol közvetlen hatást a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélokra vagy azoknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjára vonatkozó bizottsági értékelésre.
- (12) Németország kivételesen hozzájárul ahhoz, hogy lemondjon az Európai Unió működéséről szóló szerződésnek az 1/1958 rendelet⁽⁸⁾ 3. cikkével összefüggésben értelmezett 342. cikkéből fakadó jogairól, valamint ahhoz, hogy e határozat elfogadása és az arról szóló értesítés angol nyelven történjen.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen kitűzött teljesítménycélok értékelése

- (13) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte a léginavigációs szolgáltatók repülésbiztonság-menedzsmentjének hatékonyságával kapcsolatban Németország által benyújtott, felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangját.
- (14) A repülésbiztonság hatékonysága tekintetében Németország által javasolt helyi teljesítménycélok a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Németország	A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által megállapított, A-tól D-ig terjedő szinten				
Érintett léginavigációs szolgáltató	Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés	2022	2023	2024	Unió szintű célok (2024)
DFS	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	D	D	D
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	C

⁽⁸⁾ 1. rendelet az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o.).

- (15) A Németország által a léginavigációs szolgáltató – nevezetesen a Deutsche Flugsicherung (a továbbiakban: DFS) – számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (16) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezet a helyi repülésbiztonsági célok elérését célzó intézkedéseket határoz meg a DFS számára, például a repülésbiztonsági kultúrával kapcsolatos rendszeres felméréseket és kampányokat, a léginavigációs szolgáltató repülésbiztonsági tervének rendszeres aktualizálását, valamint célzott változásmenedzsment-folyamatot.
- (17) Ezért a (14), (15) és (16) preambulumbekzdés fényében, valamint tekintettel arra, hogy az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban meghatározott uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a harmadik referencia-időszak utolsó évére, azaz 2024-re kell elérni, a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben a „biztonság” fő teljesítményterületen szereplő célokat az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött teljesítménycélok értékelése

- (18) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjával összhangban értékelte a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban Németország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó, releváns referenciaértékekkel.
- (19) A 2020. évet illetően az (EU) 2021/891 végrehajtási határozat nem vizsgálta felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban – a Covid19-világjárvány kitörése előtt – a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan rögzített uniós szintű teljesítménycélt, mivel e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, ezáltal nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Hasonlóképpen, a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetekben nem lehet visszamenőlegesen módosítani a tagállamok által 2021 októberében benyújtott teljesítményterv-tervezetekben 2021-re kitűzött helyi környezetvédelmi teljesítménycélokat. Ezért a 2022., 2023. és 2024. évre vonatkozóan kell értékelni a helyi környezetvédelmi teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (20) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Németország által javasolt teljesítménycélok és a hozzájuk tartozó, az európai útvonalhálózat-javítási tervből származó, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett nemzeti referenciaértékek a következők:

Németország	2022	2023	2024
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Referenciaértékek	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) A Bizottság megállapítja, hogy a Németország által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a 2022., 2023. és 2024. évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.
- (22) A Bizottság megjegyzi, hogy Németország felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetében különböző intézkedéseket terjesztett elő a helyi környezetvédelmi célok elérése érdekében, többek között egy határokon átnyúló szabad útvonalnak hat szomszédos országgal együtt történő üzemeltetését, valamint az útvonali korlátozások és a repülési szintekre vonatkozó felső határok felszámolását. A Bizottság továbbá arra kéri Németországot, hogy az útvonali röppályák tökéletesítése érdekében vezesse be az európai útvonalhálózat-javítási terv valamennyi ajánlott intézkedését.

- (23) Ezért a (20), a (21) és a (22) preambulumbekzdés fényében a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen feltüntetett célokat az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitzűzött teljesítménycélok értékelése

- (24) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjával összhangban értékelte az útvonali légitforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban Németország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.
- (25) A 2020. évet illetően az (EU) 2021/891 végrehajtási határozat nem vizsgálta felül a „kapacitás” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban – a Covid19-világjárvány kitörése előtt – a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan rögzített uniós szintű teljesítménycélt, mivel e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, ezáltal nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Hasonlóképpen, a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetekben nem lehet visszamenőlegesen módosítani a tagállamok által 2021 októberében benyújtott teljesítményterv-tervezetekben a kapacitásra vonatkozóan feltüntetett, 2021. évi helyi teljesítménycélokat. Ezért a 2022., 2023. és 2024. év tekintetében kell értékelni a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (26) A Németország által a harmadik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

Németország	2022	2023	2024
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitzűzött célok, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,27	0,27	0,27
Referenciaértékek	0,27	0,27	0,27

- (27) A Bizottság megállapítja, hogy a Németország által javasolt kapacitáscélok megegyeznek a 2022., 2023. és 2024. évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.
- (28) A Bizottság megjegyzi, hogy Németország a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetében a helyi útvonali kapacitáscélok elérését célzó intézkedéseket terjesztett elő. Ezen intézkedések közé tartozik a légitforgalmi szolgáltatási rendszer műszaki korszerűsítése, a légtér átalakítása, a fokozott polgári-katonai koordináció, a légitforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékei számának növelése, a légitforgalmi irányítás rugalmasabb beosztása, valamint az interoperabilitás és a működési hatékonyság fokozására irányuló, határokon átnyúló kezdeményezések.
- (29) Ezért a (26), a (27) és a (28) preambulumbekzdés fényében a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben a „kapacitás” fő teljesítményterületen feltüntetett célokat az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A közlekrzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

- (30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint az említett rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a Bizottság kiegészítette a tervezett útvonali kapacitáscélok értékelését a közlekrzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitzűzött kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat Németország tekintetében.

A „kölségthatékonyság” fő teljesítményterületen javasolt teljesítménycélok értékelése

- (31) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjával összhangban értékelte a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben javasolt kölségthatékonysági célok összhangját.
- (32) A Németország által a harmadik referencia-időszakra javasolt útvonali kölségthatékonysági célok a következők:

Németország útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Útvonali kölségthatékonysági célok megállapított útvonali egységkölségben (reálértékben, 2017. évi árákon kifejezve)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontját illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban a díjszámítási körzet szintjén érvényes –2,4 %-os útvonali megállapított egységkölség-trend felülmúlja az azonos időszak alatti +1,0 %-os uniós szintű trendet.
- (34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontját illetően a Bizottság megállapítja, hogy a második és harmadik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –3,8 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységkölség-trend felülmúlja az azonos időszak alatti –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendet.
- (35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontját illetően a Bizottság megállapítja, hogy Németországnak a megállapított egységkölségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árákon kifejezett 66,01 EUR kiindulási értéke 13,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árákon kifejezett 58,33 EUR kiindulási átlagértéke.
- (36) Egyértelmű, hogy Németország a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységkölség-trendet és a hosszú távú uniós szintű megállapított egységkölség-trendet is jelentősen felülmúlja. Továbbá Németország megállapított egységkölsége 2024-ben alacsonyabb a 2014. és 2019. évi kiindulási értékeknél, ami azt mutatja, hogy közép- és hosszú távon tényleges kölségthatékonyság-növekedést ért el. A Bizottság ezért úgy véli, hogy Németország tekintetében a kiindulási érték és a kontrollcsoport átlaga közötti, a (35) preambulumbekzdésben említett különbség nem zárja ki eleve azt, hogy a kölségthatékonysági teljesítménycélok összhangban legyenek az uniós szintű kölségthatékonysági teljesítménycélokkal.
- (37) Ezért a (31) és a (36) preambulumbekzdés fényében a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben a „kölségthatékonyság” fő teljesítményterületen feltüntetett célokat az uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A közellkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kölségthatékonysági célok felülvizsgálata

- (38) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint az említett rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a Bizottság kiegészítette a tervezett útvonali kölségthatékonysági célok értékelését a közellkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kölségthatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat Németország tekintetében.

Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek felülvizsgálata a kapacitáscélok Bizottság általi értékelésének kiegészítéseként

- (39) A Bizottság – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjával összhangban – a kapacitáscélokra vonatkozó értékelését kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek felülvizsgálatával. E tekintetben a Bizottság megvizsgálta, hogy a javasolt ösztönzőrendszerek eleget tesznek-e az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkének (1) és (3) bekezdésében meghatározott tartalmi követelményeknek.
- (40) A Bizottság az (EU) 2022/728 végrehajtási határozatban megállapította, hogy Németországnak felül kell vizsgálnia az útvonali kapacitáscélok elérését célzó ösztönzőrendszereit oly módon, hogy az adott ösztönzőrendszerekből fakadó maximális pénzügyi hátrányt olyan szinten határozza meg, amely lényeges hatást gyakorol a kockázatnak kitett bevételre. A Bizottság megjegyzi, hogy Németország nem módosította ösztönzőrendszereit a FABEC 2021-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetéhez és a FABEC 2022. július 13-án benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetéhez képest.
- (41) Ezért a Bizottság a (40) preambulumbekkezdés fényében megállapítja, hogy a felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben meghatározott útvonalikapacitásösztönző-rendszer továbbra is aggályokat vet fel. A Bizottság ezért megismétli azon véleményét, hogy Németországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali kapacitáscélok elérését célzó ösztönzőrendszerét, hogy az ezen ösztönzőrendszerből eredő maximális pénzügyi hátrányt olyan szinten határozza meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással van a kockázatnak kitett bevételre, aminek a Bizottság álláspontja szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt kell eredményeznie.

KÖVETKEZTETÉSEK

- (42) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Németország által benyújtott, felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 549/2004/EK rendelet alapján Németország által 2022. november 3-án benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt és az e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban állnak az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban a harmadik referencia-időszakra kitűzött uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. december 14-én.

a Bizottság részéről
Adina-Ioana VĂLEAN
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőknek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Németország által benyújtott, felülvizsgált teljesítménytervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Németország	A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten			
Érintett léginavigációs szolgáltató	Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés	2022	2023	2024
DFS	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	D	D
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

Németország	2022	2023	2024
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,30 %	2,30 %	2,30 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartama

Németország	2022	2023	2024
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,27	0,27	0,27

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgáltatások megállapított egységköltsége

Németország útvonali díjszámítási közzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR