

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2023/177**av den 14 december 2022****om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Tyskland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden***[delgivet med nr C(2022) 9233]***(Endast den engelska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (*ramförordningen*) ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 c,med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ⁽²⁾, särskilt artikel 15.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta prestationsplaner, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, som ska innehålla bindande prestationsmål för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden.
- (2) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna i oktober 2019 utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin i mars 2020, togs ingen hänsyn till den betydligt minskade flygtrafiken på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.
- (3) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den 2 juni 2021 antog kommissionen genomförandebeslut (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden. På grundval av detta lämnade medlemsstater i oktober 2021 in utkast till prestationsplaner till kommissionen med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ EUT L 56, 25.2.2019, s. 1.⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

- (4) Den 13 april 2022 antog kommissionen genomförandebeslut (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾, som riktade sig till Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige. I det beslutet angavs att när det gäller det utkast till prestationsplan som fastställts på nivån för funktionella luftrumsblock av Förbundsrepubliken Tyskland (*Tyskland*), tillsammans med Belgien, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna, (*utkast till FABEC:s prestationsplan*) överensstämde inte prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter med de unionstäckande prestationsmålen, och kommissionen utfärdade rekommendationer för revidering av dessa mål. Genomförandebeslut (EU) 2022/728 innehöll inga påpekanden när det gäller de prestationsmål som är tillämpliga på flygtrafiktjänster som tillhandahålls i Tysklands luftrum.
- (5) Som svar på Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen infört restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa restriktiva åtgärder och de motåtgärder som Ryssland har vidtagit har lett till förändringar i flygtrafiken i det europeiska luftrummet. Vissa medlemsstater har påverkats kraftigt av att antalet överflygningar i det luftrum som de ansvarar för har minskat betydligt. På unionsnivå har dock de observerade effekterna på antalet flygningar varit begränsade, vilket står i kontrast till den kraftigt minskade flygtrafiken i Europa till följd av covid-19-pandemins utbrott.
- (6) Den 13 juli 2022 lämnade Tyskland, tillsammans med Belgien, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna, till kommissionen in ett reviderat utkast till FABEC:s prestationsplan för den tredje referensperioden.
- (7) Den 24 oktober 2022 drog kommissionen slutsatsen att de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter fortfarande ger upphov till tvivel om deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen. Kommissionen inledde därför en grundlig bedömning i enlighet med artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 med avseende på de prestationsmål som ingår i det reviderade utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in den 13 juli 2022. Kommissionen underrättade Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna om detta genom beslut (EU) 2022/2255 ⁽⁷⁾.
- (8) Den 3 november 2022 informerade Tyskland kommissionen om att landet dragit sig ur det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan, och lämnade till kommissionen ett reviderat utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden som upprättats på nationell nivå (*det reviderade utkastet till nationell prestationsplan*). I det reviderade utkastet till nationell prestationsplan bibehålls prestationsmålen för flygtrafiktjänster som tillhandahålls i Tysklands luftrum på den nivå som fastställdes i det reviderade utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in den 13 juli 2022. Det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan gav i praktiken inga ytterligare prestationsfördelar eller prestationssynergier för Tyskland. I det reviderade utkastet till nationell prestationsplan anges inga negativa effekter till följd av att prestationsplaneringen och fastställandet av mål på FABEC-nivå upphör.
- (9) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med bedömningen av det reviderade utkastet till nationell prestationsplan.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/728 av den 13 april 2022 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden samt rekommendationer för översyn av dessa mål (EUT L 135, 12.5.2022, s. 4).

⁽⁷⁾ Kommissionens beslut (EU) 2022/2255 av den 24 oktober 2022 om inledande av en grundlig bedömning av vissa prestationsmål i det reviderade utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden som lämnats in på nivån för funktionella luftrumsblock av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 (EUT L 297, 17.11.2022, s. 71).

- (10) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen med beaktande av lokala förhållanden bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den förordningen. Kommissionen har kompletterat sin bedömning av varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att se över de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (11) I den bastrafikprognos från Eurocontrols tjänst Statfor (Statistics and Forecast Service) som offentliggjordes i juni 2022 tas hänsyn till de förändrade omständigheterna i fråga om lufttrafiken i det europeiska luftrummet till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. På grundval av den prognosen konstaterar kommissionen att Tyskland inte förväntas uppleva några större förändringar i lufttrafikflödena under den tredje referensperioden till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Dessa förändrade omständigheter påverkar därför inte direkt prestationsmålen i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan eller kommissionens bedömning av dessa mål med avseende på deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen.
- (12) Tyskland samtycker undantagsvis till att avstå från sina rättigheter enligt artikel 342 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt jämförd med artikel 3 i förordning nr 1/1958 ⁽⁸⁾ och till att detta beslut antas och delges på engelska.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet säkerhet

- (13) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de mål som ingår i det reviderade utkast till nationell prestationsplan som Tyskland lämnat in avseende säkerhetsledningens effektivitet för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (14) De lokala prestationsmål för säkerhet som Tyskland har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, är följande:

Tyskland	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhets (Easa) nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2022	2023	2024	Unionstäckande mål (2024)
DFS	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	C	D	D	D
	Säkerhetssäkring	B	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Rådets förordning (Euratom) nr 1 om vilka språk som skall användas i Europeiska atomenergigemenskapen (EGT 17, 6.10.1958, s. 385/58).

- (15) De prestationsmål för säkerhet som Tyskland föreslagit för leverantören av flygtrafiktjänster, dvs. Deutsche Flugsicherung (DFS), överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.
- (16) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till nationell prestationsplan innehåller åtgärder för att DFS ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, t.ex. regelbundna enkäter och kampanjer om säkerhetskultur, regelbundna uppdateringar av säkerhetsplanen för leverantören av flygtrafiktjänster och en särskild förändringshanteringsprocess.
- (17) Mot bakgrund av skälen 14, 15 och 16 och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 ska uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör de mål inom nyckelprestationsområdet säkerhet som ingår i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan därför anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö

- (18) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos de mål som Tyskland lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan, i enlighet med punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet under väg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig den 2 juni 2021, dvs. den dag då de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden antogs.
- (19) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903 före covid-19-pandemins utbrott, reviderades inte för 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. På liknande sätt är det inte möjligt att i de reviderade utkasten till prestationsplaner retroaktivt ändra de lokala prestationsmål för miljö som medlemsstaterna fastställde för 2021 i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in i oktober 2021. Därför bör bedömningen av huruvida de lokala prestationsmålen för miljö överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål göras för åren 2022, 2023 och 2024.
- (20) De prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Tyskland och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan, är följande:

Tyskland	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Referensvärden	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) Kommissionen konstaterar att de miljömål som föreslås av Tyskland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för vart och ett av åren 2022, 2023 och 2024.
- (22) Kommissionen noterar att Tyskland i sitt reviderade utkast till nationell prestationsplan har angett olika åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, bland annat gränsöverskridande verksamhet för fria flygvägar med sex grannländer samt avskaffande av flygvägsrestriktioner och flygnivåtak. Kommissionen uppmanar vidare Tyskland att införa alla rekommenderade åtgärder från ERNIP för att förbättra flygbanorna under väg.

- (23) Mot bakgrund av skälen 20, 21 och 22 bör de mål inom nyckelprestationsområdet miljö som ingår i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan därför anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kapacitet

- (24) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos de mål som Tyskland lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, i enlighet med punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har målen i det reviderade utkastet till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig den 2 juni 2021, dvs. den dag då de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden antogs.
- (25) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903 före covid-19-pandemins utbrott, reviderades inte för 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. På liknande sätt är det inte möjligt att i de reviderade utkasten till prestationsplaner retroaktivt ändra de lokala prestationsmål för kapacitet som medlemsstaterna fastställde för 2021 i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in i oktober 2021. Därför bör bedömningen av huruvida de lokala prestationsmålen för kapacitet överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål göras för åren 2022, 2023 och 2024.
- (26) De kapacitetsmål underväg som föreslås av Tyskland för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, är följande:

Tyskland	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning	0,27	0,27	0,27
Referensvärden	0,27	0,27	0,27

- (27) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som föreslås av Tyskland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för vart och ett av åren 2022, 2023 och 2024.
- (28) Kommissionen noterar att Tyskland i sitt reviderade utkast till nationell prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen underväg. Till dessa åtgärder hör en teknisk uppgradering av systemet för flygledningstjänst, omstrukturering av luftrummet, förbättrad civil-militär samordning, ökat antal flygledare (heltidsekvivalenter), flexibla tjänstgöringsschema för flygkontrolltjänst samt gränsöverskridande initiativ för att öka driftskompatibiliteten och den operativa effektiviteten.
- (29) Mot bakgrund av skälen 26, 27 och 28 bör de mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet som ingår i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan därför anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Översyn av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

- (30) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen kompletterat sin bedömning av kapacitetsmålen underväg genom att se över kapacitetsmålen för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa mål visade sig inte väcka några frågor avseende Tyskland.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

- (31) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de kostnadseffektivitetsmål som föreslås i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan i enlighet med punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (32) Tyskland har föreslagit följande kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Tysklands avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) När det gäller punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på – 2,4 % under den tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på + 1,0 % under samma period.
- (34) När det gäller punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på – 3,8 % under den andra och den tredje referensperioden är bättre än den långsiktiga unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.
- (35) När det gäller punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Tysklands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 66,01 euro, uttryckt i 2017 års priser (EUR2017), är 13,2 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 58,33 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen.
- (36) Det står klart att Tyskland med betydande marginal ligger över både den unionstäckande trenden för fastställd enhetskostnad för den tredje referensperioden och den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställd enhetskostnad. Tysklands fastställda enhetskostnad för 2024 är dessutom lägre än utgångsvärdena för 2014 och 2019, vilket visar på faktiska kostnadseffektivitetsvinster ur ett medellångt och långt tidsperspektiv. Kommissionen anser därför när det gäller Tyskland att den skillnad mellan utgångsvärdet och genomsnittet för den jämförbara gruppen som avses i skäl 35 inte hindrar att prestationsmålen för kostnadseffektivitet överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet.
- (37) Mot bakgrund av skälen 31 till 36 bör de mål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet som ingår i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan därför anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Översyn av kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

- (38) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen kompletterat sin bedömning av kostnadseffektivitetsmålen underväg genom att se över kostnadseffektivitetsmålen för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa mål visade sig inte väcka några frågor avseende Tyskland.

Översyn av de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 som komplement till kommissionens bedömning av kapacitetsmålen

- (39) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat sin bedömning av kapacitetsmålen genom att se över de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om de föreslagna incitamentssystemen uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (40) I genomförandebeslut (EU) 2022/728 drog kommissionen slutsatsen att Tyskland måste revidera sitt incitamentssystem för att uppnå målen för undervägskapacitet på ett sådant sätt att den maximala ekonomiska nackdel som uppstår från detta incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten. Kommissionen noterar att Tyskland inte har gjort några ändringar av sina incitamentssystem jämfört med det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021 och det reviderade utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in den 13 juli 2022.
- (41) Mot bakgrund av skäl 40 drar kommissionen därför slutsatsen att de incitamentssystem för undervägskapacitet som anges i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan fortsätter att ge upphov till tvivel. Kommissionen upprepar därför sin synpunkt att Tyskland, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör revidera sitt incitamentssystem för att uppnå målen för undervägskapacitet, så att den maximala ekonomiska nackdel som uppstår från detta incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket uttryckligen krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som enligt kommissionens åsikt bör leda till en maximal ekonomisk nackdel som är minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

SLUTSATSER

- (42) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att prestationsmålen i det reviderade utkast till nationell prestationsplan som har lämnats in av Tyskland överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som lämnades in av Tyskland den 3 november 2022 i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 14 december 2022.

På kommissionens vägnar
Adina-Ioana VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Tysklands reviderade utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, vilka överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET

Säkerhetsledningens effektivitet

Tyskland	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D			
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2022	2023	2024
DFS	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	C	D	D
	Säkerhetssäkring	B	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet under väg för den aktuella flygbanan

Tyskland	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan	2,30 %	2,30 %	2,30 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening under väg i minuter per flygning

Tyskland	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning	0,27	0,27	0,27

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster under väg

Tysklands avgiftszon för under vägsavgifter	Utgångs- värde för 2014	Utgångs- värde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Kostnadseffektivitetsmål under väg, uttryckta som fastställd under vägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR