HATÁROZATOK

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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 a) pontjára,

mivel:

(1) Az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([2]) meghatározza a teljesítmény- és díjszámítási rendszer végrehajtására vonatkozó részletes szabályokat és eljárásokat, valamint megállapítja, hogy a teljesítmény- és díjszámítási rendszer harmadik referencia-időszaka a 2020–2024-es naptári éveket foglalja magában.

(2) A Covid19-világjárvány kitörése – a tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány megfékezése érdekében hozott intézkedések nyomán – a 2020-as naptári év első negyedévétől kezdődően a légi forgalom jelentős csökkenéséhez vezetett. Bár a légi közlekedést a Covid19-válság azóta is sújtja, az ágazat a harmadik referencia-időszak során várhatóan fokozatosan helyre fog állni. Ugyanakkor továbbra is jelentős bizonytalanság övezi a helyreállás ütemét és intenzitását, melyek az Unióban és a világ többi részén az egészségügyi és gazdasági helyzet alakulásától függenek.

(3) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2019/903 bizottsági végrehajtási határozat ([3]) állapította meg. Mivel az uniós szintű teljesítménycélokat és a tagállamok által ezt követően elfogadott teljesítményterv-tervezeteket a Covid19-világjárvány kitörése előtt dolgozták ki, azokban nem lehetett figyelembe venni a légi közlekedésben a járvány miatt jelentősen megváltozott körülményeket.

(4) A Covid19-világjárvány által a léginavigációs szolgálatok 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.

(5) Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottságnak 2021. május 1-jéig a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat kell elfogadnia. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 9. cikkének (4) bekezdésével összhangban a Bizottságnak az uniós szintű teljesítménycélok mellett a következőket is felül kell vizsgálnia: uniós szinten a „megállapított költségek kiindulási értéke" és a „megállapított egységköltség kiindulási értéke", a riasztási küszöbértékek, amelyek túllépése esetén a tagállamok kérhetik a teljesítménytervekben szereplő teljesítménycélok felülvizsgálatát, valamint a hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő légiforgalmi szolgáltatókból álló kontrollcsoportok.

(6) Az e határozatban szereplő, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok a teljesítmény-felülvizsgálati szervtől, a hálózatkezelőtől, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségétől (EASA) és a nemzeti felügyeleti hatóságoktól kapott információkat, valamint az érdekeltekkel folytatott konzultációkat tükrözik.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2019/317 végrehajtási rendelete (2019. február 11.) 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 (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 teljesítménycéljainak 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.).

(7) Az e határozatban foglalt, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok a tagállamokra, Norvégiára és Svájcra vonatkozó adatokon alapulnak.

(8) Az e határozatot alátámasztó forgalmi feltételezések a Eurocontrol STATFOR 2020. november 4-i útvonali forgalmi előrejelzésein alapuló műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben vannak kifejezve. A terminológia STATFOR általi módosítása miatt a középső forgatókönyvet vagy „2. forgatókönyvet" az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 9. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében vett „STATFOR alap-előrejelzésnek" kell tekinteni. Ezek az útvonali forgalmi előrejelzések 2020-ban 4 455 611 IFR szerinti műveletnek és 52 594 913 szolgáltatási egységnek, 2021-ben 5 153 494 IFR szerinti műveletnek és 57 373 113 szolgáltatási egységnek, 2022-ben 7 303 402 IFR szerinti műveletnek és 86 656 273 szolgáltatási egységnek, 2023-ban 8 326 704 IFR szerinti műveletnek és 101 925 348 szolgáltatási egységnek, 2024-ben pedig 9 326 147 IFR szerinti műveletnek és 116 358 421 szolgáltatási egységnek felelnek meg.

(9) Az uniós szintű teljesítménycélok meghatározása során figyelembe kell venni gazdasági, biztonsági, környezetvédelmi és üzemeltetési szempontokat, valamint a fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségeket és kompromisszumokat. Ennek megfelelően a költséghatékonyság és a kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött teljesítménycélok esetében figyelembe kell venni a többletkapacitás biztosításának költségei és az e költségek révén elérhető javulás közötti kapcsolatot. A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött teljesítménycélokat illetően tekintettel kell lenni arra, hogy az üzemanyag-fogyasztás minimalizálására és ezáltal a kibocsátás csökkentésére irányuló légiforgalmi szolgáltatási üzemeltetési intézkedések a gyakorlatban nem mindig hajthatók végre. Ez különösen a légi járművek biztonságos elkülönítéséhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásokra és a rendelkezésre álló légiforgalmi szolgáltatási kapacitásra vezethető vissza. Végezetül a fő teljesítményterületeken kitűzött teljesítménycélok esetében azt is számításba kell venni, hogy a léginavigációs szolgálatok biztonságos ellátása elsőrendű célkitűzés, és a léginavigációs szolgáltatóknak maradéktalanul be kell építeniük a biztonsági szempontot üzleti tervükbe.

(10) A biztonság fő teljesítményterületén a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat a repülésbiztonság-menedzsmentnek a léginavigációs szolgáltatók által a harmadik referencia-időszak utolsó évében, azaz 2024-ben elérendő hatékonysági szintje tekintetében az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat rögzítette. Ezeket a teljesítménycélokat fenn kell tartani. A légi forgalomnak a Covid19-válság miatti erőteljes visszaesése, valamint a repülések számának ebből eredő jelentős rövid távú ingadozása nem vezethet a biztonsági teljesítmény romlásához. A léginavigációs szolgáltatók biztonságirányítási hatékonyságának tervezett javítását a harmadik referencia-időszakban is folytatni kell.

(11) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok felülvizsgálatának a környezetvédelem és a kapacitás fő teljesítményterületein előretekintőnek kell lennie, és ki kell terjednie a referencia-időszak fennmaradó részére, beleértve a 2021-es naptári évet is.

(12) A 2020-as naptári évre vonatkozóan a környezetvédelem és a kapacitás fő teljesítményterületeire vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat rögzítette. Ezeket a célértékeket nem kell felülvizsgálni, és azokat nem kell belefoglalni e határozatba, tekintettel arra, hogy alkalmazási időszakuk lejárt, és végrehajtásuk véglegessé vált, ami nem tesz lehetővé visszamenőleges hatályú kiigazításokat.

(13) A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött és a tényleges röppálya átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságaként mért, a harmadik referencia-időszak fennmaradó éveire vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok felülvizsgálata során figyelembe kell venni a második referencia-időszakban és a 2020-as naptári évben elért teljesítményszintet, valamint az ATM-műveletek optimalizálása érdekében végrehajtott intézkedéseket. Külön figyelmet kell fordítani arra a hatásra, melyet a Covid19-válság a vízszintes repülési hatékonyság tekintetében gyakorolt.

(14) A léginavigációs szolgáltatók 2019. évi tényleges működési teljesítményére vonatkozó adatok uniós szinten statisztikailag szignifikáns korrelációt mutatnak az egyes léginavigációs szolgáltatók által tapasztalt kapacitáshiány és a repülési útvonalak meghosszabbítása között. Ez a korreláció azt jelenti, hogy azokban a naptári hónapokban, amikor légiforgalmiáramlás-szervezéssel (ATFM) kapcsolatos jelentős késések fordultak elő, a ténylegesen repült útvonalak hosszabbak voltak, míg a kisebb ATFM-késésekkel jellemzett naptári hónapokban a vízszintes repülési hatékonyság egyértelműen javult. Ez az észrevétel 2020-ra is érvényes, ugyanis a Covid19-világjárvány kitörését követően a vízszintes repülési hatékonyság hiánya az év egészét tekintve 2,51 %-os, a március és december közötti időszakban pedig 2,13 %-os volt.

(15) Nem engedhetjük, hogy a Covid19-válság lelassítsa a környezetvédelem fő teljesítményterületét érintő strukturális fejlesztések végrehajtását, amelyeknek várhatóan része lesz különösen a szabad útvonalú légtér megvalósításának véglegesítése. Ez a határokon átnyúló, szabad útvonalú tevékenységek fokozatos bevezetésével együtt több közvetlen útvonalat eredményezhet, továbbá csökkentheti a repült tengeri mérföldek számát és a légi forgalom által okozott kibocsátást, ily módon támogatva a légi közlekedés szén-dioxid-intenzitásának fenntartható csökkentését. Tekintettel a harmadik referencia-időszak során várható alacsonyabb forgalmi szintekre, amelyek várhatóan további javulást tesznek lehetővé a repüléshatékonyság terén, az ATM környezeti teljesítményre gyakorolt hatásának további csökkentése érdekében 2021 és 2022 tekintetében felül kell vizsgálni a környezetvédelem fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat. A 2023-ra és 2024-re kitűzött teljesítménycélokat azonban változatlanul kell hagyni, figyelembe véve a légi forgalomnak a harmadik referencia-időszak vége felé várható helyreállását, valamint a léginavigációs szolgáltatók ellenőrzésén kívül eső elemeknek a vízszintes repülési hatékonyságra gyakorolt hatását, ideértve a légtérfelhasználók repüléstervezését és operatív döntéseit is.

(16) A kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött és az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, a léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésként mért uniós szintű teljesítménycélok felülvizsgálatakor számításba kell venni a második referencia-időszakban és a 2020-as naptári évben elért teljesítményszintet. Külön figyelmet kell fordítani arra a hatásra, amelyet a Covid19-válság az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késések tekintetében gyakorolt.

(17) A harmadik referencia-időszakot megelőző években, amelyeket erőteljes és folyamatos növekedés jellemzett, a légiforgalmiáramlás-szervezéssel kapcsolatos késések magas szintje strukturális kapacitásbeli és személyzeti problémákra volt visszavezethető. A légiforgalmiáramlás-szervezéssel kapcsolatos, járatonkénti tényleges késés a 2020-as naptári évben járatonként 0,35 perc volt, míg 2019-ben ugyanez a késés járatonként 1,67 perc volt.

(18) Tekintettel a forgalom jelentős csökkenésére, a léginavigációs szolgáltatóknak arra kell törekedniük, hogy a légiforgalmiáramlás-szervezéssel kapcsolatos késéseket 2021-ben a 2020-as tényleges értéket meg nem haladó szinten tartsák. A harmadik referencia-időszak következő három évére, amelyek során a forgalom fokozatosan vissza fog állni a válság előtti szintre, az egész Unióra vonatkozó kapacitáscélokat az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, rendszerszintű, járatonkénti optimális átlagos késés figyelembevételével kell meghatározni. Indokolt továbbá elvárni, hogy a léginavigációs szolgáltatók képesek legyenek a harmadik referencia-időszak teljes időtartama alatt megfelelő kapacitást biztosítani a forgalmi igények kielégítésére, ugyanakkor – a harmadik referencia-időszakon túli nagyobb forgalmi igényekre való felkészülés érdekében – a kapacitással kapcsolatos strukturális problémákat is kezelni kell.

(19) Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelettől eltérve, amely éves célértékeket ír elő – úgy rendelkezik, hogy az útvonali léginavigációs szolgálatok átlagos uniós szintű egységköltségének évenkénti változására vonatkozó, százalékban kifejezett, uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatát a 2020-as és 2021-es naptári év vonatkozásában az említett két évre vonatkozó összesített értékként kell meghatározni.

(20) Az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálata során figyelembe kell venni a korábbi referencia-időszakokban a léginavigációs szolgáltatók és a tagállamok által elért tényleges teljesítményt, ideértve a tényleges költségeket, és a 2020-as naptári évre vonatkozóan rendelkezésre álló legfrissebb információkat.

(21) Az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban szereplő, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű kiindulási értékeket a 2019-es naptári évre vonatkozó tényleges adatok hiányában a költségekre és a forgalomra vonatkozó becslések és előrejelzések alapján határozták meg. Ezért ezeket a kiindulási értékeket felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy azok uniós szinten pontosan tükrözzék a 2019-re vonatkozóan rögzített tényleges költségeket és szolgáltatási egységeket.

(22) Az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok azon a feltételezésen alapultak, hogy a teljes referencia-időszakban fenntartható forgalomnövekedés várható, és ez a léginavigációs szolgáltatók számára a többletkapacitás biztosításával kapcsolatos költségek emelkedéséhez vezet. Mivel ezeket a forgalmi feltételezéseket a Covid19-válság következtében jelentősen lefelé módosították, e kedvezőtlen helyzetre válaszul a megállapított összköltségek szintjét is módosítani kell.

(23) A 2020-as naptári év tényleges költségeire vonatkozó legfrissebb becslések uniós szinten a 2019-es szinthez képest 1 %-os csökkenést mutatnak, szemben a szolgáltatási egységek 58 %-os csökkenésével. Érthető, hogy a léginavigációs szolgáltatók – az állandó költségek magas aránya és a szolgáltatások rendelkezésre állásának folyamatos fenntartására vonatkozó kötelezettség miatt – nem képesek teljes mértékben hozzáigazítani költségalapjukat a forgalom ilyen példátlan visszaeséséhez.

(24) A léginavigációs szolgáltatóknak ugyanakkor arányos intézkedéseket kell hozniuk annak érdekében, hogy a harmadik referencia-időszak során költséghatékonyabbak legyenek, és ki kell használniuk a határokon átnyúló együttműködési és szerkezetátalakítási kezdeményezések révén elérhető szinergiákat és hatékonyságnövekedést. Prioritásként kell kezelni a strukturális változásokat, ezen belül az ATM-főtervben foglalt új technológiai megoldások által kínált hatékonyságnövelést, valamint a redundáns kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző infrastruktúra racionalizálását. Várhatóan további költségmegtakarításra van lehetőség a túlóraköltségek tekintetében, amelyek a harmadik referencia-időszak során várhatóan nagyon korlátozottak lesznek.

(25) A Bizottsághoz a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott költségbecslések azt mutatják, hogy a harmadik referencia-időszak kumulált költsége 8 %-kal meghaladná a második referencia-időszak tényleges költségeit. Meg kell jegyezni, hogy az előrejelzésekben szereplő adatok esetében a múltban felülbecsülték a léginavigációs szolgálatok ellátásával kapcsolatban ténylegesen felmerült költségeket. A második referencia-időszakban ez azt jelentette, hogy átlagosan 8 %-kal felülbecsülték a költségeket. Feltételezhető, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozó előrejelzésekben szereplő költségadatok hasonló eltérést tartalmaznak, és még nem veszik figyelembe a további költséghatékonysági előnyök lehetőségét.

(26) Ezért helyénvaló elvárni a léginavigációs szolgáltatóktól, hogy a harmadik referencia-időszakot jellemző csökkenő forgalomigényre reagálva megfelelően igazítsák ki költségalapjukat, és ennek következtében a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycéloknak azon a feltevésen kell alapulniuk, hogy az uniós szintű megállapított költségek az együtt kezelendő 2020-as és 2021-es évben nem haladják meg a 2019-es naptári évre vonatkozóan feljegyzett uniós szintű tényleges költségek átlagosan 97 %-át, valamint az uniós szintű megállapított költségek a 2022-es, 2023-as és 2024-es évben nem haladják meg a 2019-es naptári évre vonatkozóan feljegyzett uniós szintű tényleges költségek 94, 96, illetve 97 %-át.

(27) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett elemzés alapján az uniós szintű megállapított költségek ezen szintje valószínűleg lehetővé teszi a léginavigációs szolgáltatók számára, hogy a harmadik referencia-időszak alatt biztosítsák a szükséges kapacitást, és végrehajtsák a forgalom jövőbeli növekedésének kezeléséhez szükséges intézkedéseket, beleértve a megfelelő erőforrások biztosítását, a légiforgalmi irányítók képzését és a modern technológiákba történő beruházásokat. Ezen túlmenően az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet lehetővé teszi az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycéloktól való eltéréseket olyan esetekben, amikor ezeket az eltéréseket olyan szerkezetátalakítási intézkedések indokolják, amelyek legkésőbb a következő referencia-időszakban nettó hasznot eredményeznek a légtérfelhasználók számára. Ezért a léginavigációs szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy reagáljanak a Covid19-válságból eredő körülményekre, és eközben kiépítsék a jövőbeli forgalmi igények kielégítéséhez szükséges képességeket, és kezeljék az operatív teljesítményt befolyásoló strukturális problémákat.

(28) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó riasztási küszöbértékeket, amelyek felett a tagállamok kérhetik a teljesítményterveikben szereplő teljesítménycélok felülvizsgálatát, az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban meghatározott szinteken kell tartani. Ezek a riasztási küszöbértékek továbbra is megfelelőnek tekinthetők, mivel a STATFOR 2020 novemberében közzétett, forgalommal kapcsolatos alap-előrejelzéséhez (2. forgatókönyv) képest észszerű mértékű forgalomváltozást tesznek lehetővé, ugyanakkor lehetőséget biztosítanak a tagállamoknak arra, hogy kérjék helyi teljesítményterveik felülvizsgálatát abban az esetben, ha a tényleges forgalom inkább a STATFOR magas előrejelzésével (1. forgatókönyv) vagy a STATFOR alacsony előrejelzésével (3. forgatókönyv) összhangban alakulna.

(29) A hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő léginavigációs szolgáltatóknak az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat 7. cikkének a) pontjában meghatározott kontrollcsoportjait a teljesítményterv-tervezetek értékelésével összefüggésben alkalmazzák, különösen az érintett díjszámítási körzetek megállapított egységköltségek kiindulási értékeinek összehasonlítása céljából. Egyértelmű, hogy ezek a csoportok a harmadik referencia-időszak kezdete előtti helyzetet tükrözik, ezért ezeknek a csoportoknak az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban meghatározott összetételét fenn kell tartani.

(30) Az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatot hatályon kívül kell helyezni.

(31) Az Egységes Égbolt Bizottság nem nyilvánított véleményt. Mivel végrehajtási jogi aktus elfogadására volt szükség, az elnök a végrehajtási aktus tervezetét további megvitatás céljából a fellebbviteli bizottság elé terjesztette. Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a fellebbviteli bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a repülésbiztonság fő teljesítményterületén

A biztonság fő teljesítményterületén kitűzött, a léginavigációs szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által 2024 végéig teljesítendő, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 1.1. pontjában szereplő fő teljesítménymutatóra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat a repülésbiztonság-menedzsment alábbi hatékonysági szintjein kell meghatározni:

a) a repülésbiztonság-menedzsmentnek a repülésbiztonsági kultúrára, repülésbiztonsági politikára és kapcsolódó célkitűzésekre, repülésbiztonság biztosítására és repülésbiztonság előmozdítására vonatkozó célkitűzése esetében legalább a „C” szinten;

b) a repülésbiztonság-menedzsmentnek a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére vonatkozó célkitűzése esetében legalább a „D” szinten.

2. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a környezetvédelem fő teljesítményterületén

A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 2.1. pontjában szereplő fő teljesítménymutatóra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat a tényleges röppálya átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságaként kell kifejezni, a földrajzi főkörön mért távolsághoz viszonyítva repült átlagos többlettávolságként kell mérni, és nem haladhatja meg a következő százalékos értékeket: 2,37 % 2021-ben, 2,37 % 2022-ben, 2,40 % 2023-ban és 2,40 % 2024-ben.

3. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a kapacitás fő teljesítményterületén

A kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 3.1. pontjában szereplő fő teljesítménymutatóra vonatkozó uniós szintű teljesítménycél az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésnek felel meg, amelynek maximális értéke 2021-ben járatonként 0,35 perc, 2022-ben járatonként 0,5 perc, 2023-ban járatonként 0,5 perc, 2024-ben pedig járatonként 0,5 perc lehet.

4. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a költséghatékonyság fő teljesítményterületén

(1) A költséghatékonyság fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 4.1. pontjában szereplő fő teljesítménymutatóra vonatkozó, és a 2020-as, illetve 2021-es naptári év tekintetében az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikke (4) bekezdésének és 4. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó uniós szintű teljesítménycélok az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változásának felelnek meg:

a) az együtt kezelendő 2020-as és a 2021-es naptári év tekintetében, amelyekre az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban egyetlen átlagos megállapított egységköltséget számítanak ki: a megállapított egységköltségek (3) bekezdésben meghatározott uniós szintű kiindulási értékéhez képest +120,1 %-os változás;

b) a 2022-es naptári év tekintetében: az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiszámított, az együtt kezelendő 2020-as és 2021-es naptári évre vonatkozó, uniós szintű egységes átlagos uniós szintű megállapított egységköltségekhez képest −38,5 %-os változás;

c) a 2023-as naptári év tekintetében: a 2022-es naptári év uniós szintű megállapított egységköltségeihez képest −13,2 %-os változás;

d) a 2024-es naptári év tekintetében: a 2023-as naptári év uniós szintű megállapított egységköltségeihez képest −11,5 %-os változás.

(2) A megállapított költségek uniós szintű kiindulási értéke 6 265 631 152 EUR (EUR2017).

(3) A megállapított egységköltségek uniós szintű kiindulási értéke 50,23 EUR (EUR2017).

5. cikk

Riasztási küszöbértékek

(1) A tagállamok az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 18. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja szerint kérhetik a teljesítménytervekben szereplő egy vagy több teljesítménycél felülvizsgálatát, amennyiben:

a) a Eurocontrol által rögzített tényleges forgalom egy adott naptári évben az IFR szerinti műveleteket tekintve legalább 10 %-kal eltér az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikke szerint elfogadott teljesítménytervben szereplő előrejelzett forgalomtól;

b) a Eurocontrol által rögzített tényleges forgalom egy adott naptári évben a szolgáltatási egységeket tekintve legalább 10 %-kal eltér az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikke szerint elfogadott teljesítménytervben szereplő előrejelzett forgalomtól.

(2) A tagállamok az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 18. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja szerint kérhetik a teljesítménytervekben szereplő egy vagy több teljesítménycél felülvizsgálatát, amennyiben a referenciaértékek változása a hálózatműködtetési tervnek az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) 9. cikke (4) bekezdésének a) pontja és 9. cikkének (8) bekezdése szerinti, a teljesítményterv kidolgozásakor rendelkezésre álló hálózatműködtetési terv legutóbbi változatában szereplő referenciaértékekkel összehasonlításban végzett idényenkénti módosításaiból adódóan legalább:

a) 0,05 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés, amennyiben a teljesítményterv kidolgozásakor rendelkezésre álló hálózatműködtetési terv legutóbbi változatában szereplő referenciaérték kevesebb mint 0,2 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés; vagy

b) 0,04 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés a teljesítményterv kidolgozásakor rendelkezésre álló hálózatműködtetési terv legutóbbi változatában szereplő referenciaérték 5 %-ával növelve, ha a referenciaérték legalább 0,2 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés.

6. cikk

Kontrollcsoportok

A költséghatékonyság fő teljesítményterületére vonatkozó teljesítménycélok értékelése céljából az alábbiak szerint kell meghatározni a hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő légiforgalmi szolgáltatókból álló kontrollcsoportokat:

a) „A” csoport: Németország, Franciaország, Spanyolország és Olaszország léginavigációs szolgáltatói;

b) „B” csoport: Norvégia, Svédország, Dánia, Finnország és Írország léginavigációs szolgáltatói;

c) „C” csoport: Csehország, Horvátország, Szlovénia, Magyarország, Szlovákia, Bulgária, Lengyelország, Románia és Portugália léginavigációs szolgáltatói;

d) „D” csoport: Ciprus, Málta, Észtország, Lettország, Litvánia és Görögország léginavigációs szolgáltatói;

e) „E” csoport: Ausztria, Svájc, Belgium-Luxemburg és Hollandia léginavigációs szolgáltatói.

7. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat hatályát veszti.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2021. június 2-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

([5]) A Bizottság (EU) 2019/123 végrehajtási rendelete (2019. január 24.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 28., 2019.1.31., 1. o.).