A BIZOTTSÁG (EU) 2022/775 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2298. számú dokumentummal történt)

(Csak a magyar 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 (a továbbiakban: a keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának első albekezdésére,

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([2]) és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint létre kell hozni a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ezenkívül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kötelező teljesítménycélokat kell meghatározniuk a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerének mindegyik referencia-időszakára. E teljesítménycéloknak összhangban kell állniuk a Bizottság által az adott referencia-időszakra vonatkozóan elfogadott uniós szintű célokkal. A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletében meghatározott értékelési kritériumok felhasználásával értékeli, hogy a tagállamok által készített teljesítményterv-tervezetekben javasolt teljesítménycélok összhangban állnak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(2) A Covid19-világjárvány kitörése – a tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány megfékezése érdekében hozott intézkedések miatt – a 2020. naptári év első negyedévétől kezdődően jelentős hatást gyakorolt a légi közlekedési ágazatra, és a világjárvány előtti szinthez viszonyítva a légi forgalom számottevő visszaeséséhez vezetett.

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

([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 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 Covid19-világjárvány által a léginavigációs szolgálatok ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet ([4]) a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan olyan rendkívüli intézkedéseket állapított meg, amelyek eltérnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet rendelkezéseitől. Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság 2021. június 2-án elfogadta az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatot ([5]), amelyben kijelölte a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat.

(5) A Bizottság megjegyzi, hogy az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálatának (a továbbiakban: STATFOR) 2021. októberi alapvető forgalmi előrejelzése alapján a légi forgalom az Unió egészét tekintve 2023 folyamán éri el és 2024-ben haladja meg a világjárvány előtti szintet. A forgalom alakulását azonban továbbra is különösen nagy bizonytalanság övezi, a Covid19-járványhelyzet fejleményeivel összefüggő kockázatok miatt. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a forgalom várhatóan egyenetlenül áll majd helyre a tagállamok körében.

(6) Az összes tagállam kidolgozta, elfogadta a Bizottsághoz értékelés céljából 2021. október 1-jéig benyújtotta a harmadik referencia-időszakra szóló, felülvizsgált helyi teljesítménycélokat tartalmazó teljesítményterv-tervezetét. A teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy 2021. november 17-ig nyújtsanak be naprakésszé tett teljesítményterv-tervezeteket. A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése a Magyarország által benyújtott, naprakésszé tett teljesítményterv-tervezeten alapul.

(7) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottsághoz benyújtott jelentésében megfogalmazta a harmadik referencia-időszakra szóló teljesítményterv-tervezetek értékelésével kapcsolatos szakvéleményét.

(8) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő értékelési kritériumok alapján és a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a Magyarország által javasolt helyi teljesítménycélok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítménytervek tervezetének az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek alapján végzett felülvizsgálatával.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(9) 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 Magyarország által benyújtott célok összhangját. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt a biztonsági célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.

(10) A Magyarország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében tervezett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

([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.).

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	**C**

(11) A Magyarország által a léginavigációs szolgáltató (Hungarocontrol) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célokat illetően a Bizottság megállapította, hogy a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzés tekintetében 2023-ban tervezik elérni az uniós szintű teljesítménycél szintjét, míg a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos többi célkitűzés esetében a helyi teljesítménycélok 2021-től 2024-ig mindegyik naptári évben elérik az uniós szintű teljesítménycélok szintjét.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezet széles körű intézkedéseket ír elő a Hungarocontrol számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, kitérve a technológiai fejleményekre, az emberi tényezővel kapcsolatos kérdésekre, a szabályszerűség és a teljesítmény ellenőrzésére, a kiber- és adatbiztonságra, a „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúrára” és a „repülésbiztonsági kultúrára”. A teljesítményterv-tervezet hetven intézkedést tartalmaz, többek között új légiforgalmi szolgáltatási rendszer, a munkateher-elosztás tervezésére szolgáló szektorkomplexitási eszköz, új szektorizációs rendszer, a légiforgalmi irányítók helyzetismeretének javítását szolgáló rádió-iránymérő rendszer és a fáradtság kockázatának kezelésére szolgáló rendszer bevezetésére vonatkozóan.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján és tekintettel arra, hogy az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a harmadik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2024-re kell elérni, a Magyarország teljesítményterv-tervezetében foglalt célokat úgy kell értékelni, hogy összhangban vannak a „biztonság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(14) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Magyarország teljesítményterv-tervezetében 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. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el ezt az értékelést, kiegészítve azt a környezetvédelmi célok elérésére irányuló, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja szerinti felülvizsgálatával.

(15) A 2020. naptári évet illetően a Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata nem vizsgálta felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban rögzített, harmadik referencia-időszakra szóló uniós szintű teljesítménycélt, tekintettel arra, hogy e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, tehát már nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Következésképpen a tagállamok nem kaptak felkérést arra, hogy a 2021. október 1-jéig benyújtott teljesítményterv-tervezetükben vizsgálják felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. Ezért a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan kell értékelni a helyi környezetvédelmi teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.

(16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Magyarország által tervezett 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:

	2021	2022	2023	2024
Magyarország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(18) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, köztük a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet és a délkelet-európai szabad útvonalú légtérrel kapcsolatos projekt további végrehajtásában való közreműködést.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Magyarország már szabad útvonalú légteret hozott létre a 095 és 660 közötti repülési szinten.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(21) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt 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. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el ezt az értékelést, kiegészítve azt a kapacitáscélok elérésére irányuló, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja szerinti felülvizsgálatával.

(22) A 2020. naptári évet illetően a Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata nem vizsgálta felül a „kapacitás” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban rögzített, harmadik referencia-időszakra szóló uniós szintű teljesítménycélt, tekintettel arra, hogy e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, tehát már nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Következésképpen a tagállamok nem kaptak felkérést arra, hogy a 2021. október 1-jén benyújtott teljesítményterv-tervezetükben vizsgálják felül a „kapacitás” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. Ezért a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan kell értékelni a helyi kapacitási teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.

(23) A Magyarország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Magyarország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország által javasolt kapacitáscélok megegyeznek a harmadik referencia-időszak egyes naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezen intézkedések közé tartozik a budapesti körzeti irányító központ átszervezése, új légiforgalmi irányítói képzések, a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer fejlesztése, valamint a légiforgalmi irányítók tervezett, teljes munkaidős egyenértékben kifejezett számának növelése a harmadik referencia-időszak végéig.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

(27) 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 közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Magyarország esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a második és a harmadik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2015–2024) tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(29) A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az útvonali költséghatékonysági célok értékelését. A Bizottság az értékelést kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában meghatározott, az említett célok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálatával.

(30) A Magyarország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Magyarország útvonali díjszámítási körzete	**2014. évi kiindulási érték**	**2019. évi kiindulási érték**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,8 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a második és harmadik referencia-időszakot nézve Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –0,9 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Magyarországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 31,72 EUR kiindulási értéke 21 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 40,13 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga alatt marad. A különbség azonban –16 %-ra csökken a 2024. év tekintetében.

(34) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (31) és (32) preambulumbekezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy az uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való eltérés oka kizárólag az volt, hogy a „kapacitás" fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak, vagy az eltérést kizárólag az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében vett szerkezetátalakítási intézkedések okozzák.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően Magyarország azt állítja a teljesítményterv-tervezetében, hogy az uniós szintű megállapítottegységköltség-trend és a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való költségeltérés kizárólag a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedéseknek tudható be.

(36) A Bizottság megállapítja, hogy Magyarország a léginavigációs szolgáltató (Hungarocontrol) által végrehajtandó intézkedések széles körét határozza meg a teljesítményterv-tervezetében azzal a céllal, hogy elérje a helyi kapacitáscélokat, ezzel összefüggésben pedig többletköltségek merülnek fel. A teljesítményterv-tervezet részletesen, számszerűsítve ismerteti ezeket az intézkedéseket.

(37) Magyarország kifejti, hogy 2019-ben, a Covid19-világjárvány előtti körülmények között egyértelművé vált, hogy a szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók száma a forgalom nagyságára és összetettségére tekintettel nem elegendő. Ezért a jövőben várható mértékű forgalom kiszolgálása érdekében a Hungarocontrol képzést indított, hogy növelje a légiforgalmi irányítók számát a harmadik referencia-időszakban. Ennek járulékos költségei közé tartoznak a kezdő képzésbe bevont új tanulók és az engedéllyel rendelkező gyakornok légiforgalmi irányítók díjazásának személyzeti költségei, valamint az újonnan felvettek képzésével összefüggésben felmerülő egyéb működési költségek.

(38) A jövőbeli forgalmi igény kielégítéséhez szükséges kapacitásnövelést támogatják továbbá a legkorszerűbb berendezésekbe való beruházások. A Bizottság megjegyzi, hogy ezért több, a légiforgalmi szolgáltatási rendszer összetevőit érintő fejlesztést is terveznek, köztük rádió-iránymérési funkció és szektorkomplexitási eszköz bevezetését, a légtérgazdálkodási funkciók javítását, valamint hatékonyabb áramlás- és kapacitásszervezési technikák meghonosítását. Ha a harmadik referencia-időszak során mielőbb megvalósulnak ezek a beruházások, jelentős kapacitásnövekedés várható.

(39) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Magyarország által erre vonatkozóan meghatározott intézkedések valóban szükségesek a helyi kapacitáscélok eléréséhez. Ezenfelül a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre tekintettel az a következtetés vonható le, hogy az említett intézkedések többletköltségei meghaladják a (31) és (32) preambulumbekezdésben bemutatott, uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(40) A (35)–(39) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Magyarország esetében teljesül.

(41) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Magyarország esetében teljesül-e.

(42) A (31)–(41) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(43) 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 költséghatékonysági célok értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Magyarország esetében aggályokat vetettek fel.

(44) Először is, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendet az útvonali megállapítottegységköltség-trenddel összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a harmadik referencia-időszak tartama alatt Magyarország közelkörzeti díjszámítási körzetének +11,0 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,8 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.

(45) Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +11,0 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt –4,7 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend.

(46) Harmadszor, a közelkörzeti megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a budapesti repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint igen jelentős mértékben meghaladja a releváns repülőterek megállapított egységköltségének mediánértékét.

(47) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Magyarországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (44)–(46) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

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

(48) A tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjával összhangban kiegészítette értékelését az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek tervezetének felülvizsgálatával. E tekintetben a Bizottság megvizsgálta, hogy az ösztönzőrendszerek tervezete megfelel-e az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkének (1) és (3) bekezdésében meghatározott tartalmi követelményeknek. A Magyarország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(49) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(50) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,5 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.

(51) Ezért Magyarországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszereit, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozzák 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

(52) A Bizottság a (10)–(51) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(53) A Bizottság megjegyzi, hogy néhány tagállam jelezte, hogy a repülőtéri drónészleléshez kapcsolódó költségelemeket is szándékában áll beépíteni a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjába. A teljesítményterv-tervezetekben szereplő elemek alapján nem volt pontosan megállapítható, hogy a tagállamok milyen mértékben építettek be ilyen megállapított költségeket a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjukba, és amennyiben beépítettek ilyen költségeket, azok milyen mértékben merültek fel léginavigációs szolgáltatások nyújtásával összefüggésben, és így elszámolhatónak minősülnek-e a teljesítmény- és díjszámítási rendszerben. A bizottsági szolgálatok az erre vonatkozó információk összegyűjtése érdekében eseti tájékoztatási kérelmet küldtek az összes tagállamnak, és az egységdíjak megfelelőségének ellenőrzése keretében alaposabban megvizsgálják a közölt repülőtéri drónészlelési költségeket. Ez a határozat nem érinti a drónészlelési költségek témakörében megfogalmazott bizottsági megállapításokat és következtetéseket.

(54) Az Oroszország által 2022. február 24-én Ukrajna ellen indított fegyveres támadásra válaszul az Unió korlátozó intézkedéseket fogadott el, amelyek valamennyi orosz légi fuvarozó, bármely, Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű, valamint bármely, orosz természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv tulajdonát képező, általa bérelt vagy más módon ellenőrzött, nem Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű számára megtiltják az Unió területén való leszállást, felszállást és átrepülést. Ezen intézkedések következtében csökkent a légi forgalom az Unió területe feletti légtérben. Az uniós szintű hatás azonban nem hasonlítható a légi forgalomban a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörése miatt bekövetezett visszaeséshez. Ezért helyénvaló fenntartani a teljesítmény- és díjszámítási rendszer harmadik referencia-időszakban történő végrehajtására irányuló jelenlegi intézkedéseket és eljárásokat,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 549/2004/EK rendelet alapján Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt és e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban állnak az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak Magyarország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. április 13-án.

a Bizottság részéről
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	**C**

„KÖRNYEZETVÉDELEM" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Magyarország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (ATFM) összefüggő, percben meghatározott, járatonkénti átlagos késés

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Magyarország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Magyarország útvonali díjszámítási körzete	**2014. évi kiindulási érték**	**2019. évi kiindulási érték**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,42 EUR-EUR