A BIZOTTSÁG (EU) 2022/779 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

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

(az értesítés a C(2022) 2304. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel 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 légi navigációs 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 légi navigációs 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 légi navigációs 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 Lengyelország 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 Lengyelország 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 légi navigációs szolgáltatók repülésbiztonság-menedzsmentjének hatékonyságával kapcsolatban Lengyelország 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 Lengyelország 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.).

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	**C**

(11) A Lengyelország által a valamennyi érintett légi navigációs szolgáltató számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célokat illetően a Bizottság megállapította, hogy a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzés tekintetében 2024-ben 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 teljesítménycél szintjét.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a légi navigációs szolgáltatók számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, beleértve a 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletnek ([6]) való megfelelés biztosítására irányuló intézkedéseket, a biztonsági eljárások felülvizsgálatát, a vezetők biztonsági képzéseinek naprakésszé tételét, a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos indikátorok fejlesztését, a repülésbiztonság előmozdításának folytonosságát, valamint a bevált módszerek, dokumentumok és eljárások alkalmazását a nemzeti és a nemzetközi előírásoknak megfelelően.

(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 Lengyelország 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 Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország 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.

([6]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.)

(16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Lengyelország 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
Lengyelország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország 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 Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, amelyekbe beletartozik a varsói körzeti irányító központ szektorkonfigurációinak újraszervezése, fejlett rugalmas légtérhasználati koncepciók alkalmazása, valamint a Varsói Közelkörzeti Irányító Körzet fejlesztései.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország már 2019 februárjában szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre a 95 és 660 közötti repülési szinten. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a 2024-es naptári évben Lengyelország tovább bővítené az FRA-t a lengyel és a litván légteret összefogó balti funkcionális légtérblokkal, Szlovákiával és Ukrajnával.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Lengyelország 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 Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország 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 Lengyelország 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
Lengyelország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,12	0,12	0,12

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

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi irányítók folyamatos képzését, rugalmas személyzeti tervezést és beosztást, a szektorok számának növelését és a szektorok nyitvatartásának fejlesztését, valamint a határokon átnyúló FRA-k alkalmazását.

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

A közelkörzeti légi navigációs 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 légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Lengyelország esetében aggályokat vetettek fel.

(28) Konkrétan, az átlagos ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a Varsó-Chopin, Varsó-Modlin, Krakow-Balice és Katowice-Pyrzowice repülőtereken a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFM-késések.

(29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Lengyelországnak 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 kapacitáscélokat illetően a (28) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(30) 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 légi navigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a Lengyelország 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 légi navigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(31) 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.

(32) A Lengyelország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Lengyelország 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	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,8-5 EUR	41,0-7 EUR	75,2-4 EUR	47,0-5 EUR	40,4-2 EUR	38,35 EUR-EUR

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(34) 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 Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 0,4 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 41,07 EUR kiindulási értéke 5,4 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 38,96 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Lengyelország 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 6,7 %-kal alacsonyabb, mint a kontrollcsoport átlaga.

(36) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (34) és (35) preambulumbekezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy 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.

(37) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának (i) alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetében a légi navigációs szolgáltató (PANSA) által a helyi kapacitáscélok elérése érdekében végrehajtandó intézkedések széles körét ismerteti. A teljesítményterv-tervezet részletesen, számszerűsítve ismerteti ezeket az intézkedéseket.

(38) Lengyelország valóban jelentősen növelni tervezi a varsói körzeti irányító központban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók létszámát a harmadik referencia-időszakban. Lengyelország ezenfelül kifejti, hogy a további légiforgalmi irányítók képzése és toborzása lehetővé teszi a PANSA számára, hogy végrehajtsa a légtér újbóli szektorokra bontását, valamint hogy kielégítse a várható forgalmi igényt, amely előreláthatóan a harmadik referencia-időszak végére eléri a 2019-es szintet.

(39) A Bizottság a kapacitásbővítési projektekhez, például a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer korszerűsítéséhez és kapcsolódó változtatásaihoz, új műveleti helyiségek és rádiókommunikációs állomások telepítéséhez, valamint a légtérellenőrző infrastruktúra felváltásához és fejlesztéséhez kapcsolódó beruházási költségek növekedését figyeli meg. Lengyelország hangsúlyozza, hogy a harmadik referencia-időszak tervezett tőkekiadása a kapacitással kapcsolatos beruházásokra összpontosul, és lehetővé teszi a légtér optimalizálását (például a légtér háromszintes vertikális felosztását), valamint a szolgáltatásnyújtás ellenálló képességének, skálázhatóságának és rugalmasságának fokozását.

(40) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Lengyelország 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 (34) preambulumbekezdésben bemutatott hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(41) A (37)–(40) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Lengyelország esetében teljesül.

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

(43) A (33)–(42) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Lengyelország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(44) 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 légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Lengyelország esetében aggályokat vetettek fel.

(45) 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 Lengyelország 1. közelkörzeti díjszámítási körzetének +2,2 %-os és 2. közelkörzeti díjszámítási körzetének +1,9 %-o közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.

(46) Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország 1. közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +2,2 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt – 8,9 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend. Továbbá Lengyelország 2. közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +1,9 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt – 2,6 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend.

(47) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Lengyelországnak 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 (45)–(46) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(48) A Bizottság a (9)–(47) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(49) 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 légi navigációs 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.

(50) 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 Lengyelország 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 a Lengyel Köztársaság 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 Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**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**
Lengyelország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Lengyelország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,12	0,12	0,12

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Lengyelország 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	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR