2024/1688

2024.6.17.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/1688 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2024. június 12.)

a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról

(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 ([1]) (a továbbiakban: keretrendelet) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjára,

mivel:

(1) Az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([2]) 9. cikkének (3) és (4) bekezdése meghatározza a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeket érintő uniós szintű teljesítménycélok Bizottság általi elfogadására vonatkozó részletes követelményeket.

(2) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 9. cikke (3) bekezdésének első albekezdésével összhangban a 2025–2029-es naptári éveket magában foglaló negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat 2024. június 1. előtt el kell fogadni, ezáltal időt hagyva a tagállamoknak teljesítményterveik elkészítésére, amelyeket 2024. október 1-jéig kell benyújtaniuk a Bizottsághoz értékelésre.

(3) A negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok előkészítése érdekében a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdésében említett érdekelt felekkel, más érintett személyekkel és szervezetekkel, valamint a repülésbiztonsági szempontok tekintetében az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével (EASA) folytatott konzultáció céljából indikatív uniós szintű teljesítménycél-tartományokat tett közzé. Ezeket az indikatív uniós szintű teljesítménycél-tartományokat hivatalosan az (EU) 2023/2481 bizottsági határozat ([3]) állapította meg a Bizottság által az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdésével összhangban kijelölt teljesítmény-felülvizsgálati szervtől kapott ajánlások alapján. Az uniós szintű teljesítménycél-tartományokról a Bizottság által és a teljesítmény-felülvizsgálati szerv támogatásával folytatott konzultációs tevékenységek keretében 2023. november 8-án találkozóra került sor az érdekelt felekkel, 2023. október 4. és 2023. december 1. között pedig online felmérést szerveztek.

(4) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv 2024 márciusában benyújtotta a Bizottságnak a negyedik referencia-időszakra javasolt uniós szintű teljesítménycélokról szóló zárójelentését. A jelentés részletesen ismerteti a javasolt célok alapjául szolgáló feltételezéseket, indoklást és elemzést, valamint a kapcsolódó kiindulási értékeket, a riasztási küszöbértékeket és a kontrollcsoportokat. Ismerteti továbbá a (3) preambulumbekezdésben említett, az érdekelt felekkel folytatott konzultáció eredményeit is. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv a jelentésben az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálata (STATFOR) által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan rendelkezésre bocsátott legfrissebb forgalmi feltételezéseket használta fel.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) A Bizottság (EU) 2023/2481 határozata (2023. november 10.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat negyedik referencia-időszakra (2025–2029) szóló uniós szintű indikatív teljesítménycél-tartományainak megállapításáról (HL L 2023/2481, 2023.11.14., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) A negyedik referencia-időszakra vonatkozóan e határozatban megadott uniós szintű teljesítménycélok meghatározására a teljesítmény-felülvizsgálati szervtől, a hálózatkezelőtől, az EASA és a nemzeti felügyeleti hatóságoktól kapott információk alapján, az érdekeltekkel folytatott konzultációk eredményének figyelembevételével került sor.

(6) E határozat hatálya a teljesítmény- és díjszámítási rendszer alkalmazásának földrajzi kiterjedésére, nevezetesen a tagállamokra, Norvégiára és Svájcra terjed ki. A negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat és a kapcsolódó kiindulási értékeket a STATFOR 2024 februárjában közzétett, a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezett forgalmi alapelőrejelzése alapján határozták meg. Uniós szinten ezek az útvonali forgalmi előrejelzések 2024-ben összesen 9 552 000 IFR szerinti műveletnek és 128 933 200 szolgáltatási egységnek, 2025-ben 9 787 000 IFR szerinti műveletnek és 133 040 200 szolgáltatási egységnek, 2026-ban 10 004 000 IFR szerinti műveletnek és 136 927 200 szolgáltatási egységnek, 2027-ben 10 209 000 IFR szerinti műveletnek és 140 566 200 szolgáltatási egységnek, 2028-ban 10 430 000 IFR szerinti műveletnek és 144 385 200 szolgáltatási egységnek, 2029-ben pedig 10 594 000 IFR szerinti műveletnek és 147 464 200 szolgáltatási egységnek felelnek meg.

(7) A repülésbiztonság fő teljesítményterületen a légiforgalmi szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által a repülésbiztonság-menedzsment terén elérendő hatékonysági szintként meghatározott uniós szintű teljesítménycéloknak a repülésbiztonsági teljesítmény tekintetében túl kell mutatniuk a léginavigációs szolgáltatók repülésbiztonság-menedzsment rendszerére vonatkozó követelmények minimális teljesítésén. Az említett teljesítménycélok szintjét a repülésbiztonság fő teljesítményterületen a harmadik referencia-időszakban elért tényleges és célzott teljesítmény, valamint a negyedik referencia-időszakban a legújabb szabályozási és üzemeltetési fejlemények fényében szükséges további fejlesztések figyelembevételével kell meghatározni.

(8) Emellett figyelembe kell venni a repülésbiztonság fő teljesítményterület és a teljesítmény- és díjszámítási rendszer többi fő teljesítményterülete közötti kölcsönös függőségeket, figyelembe véve, hogy a repülésbiztonság-menedzsment olyan ellenőrző mechanizmusként működik, amely biztosítja a léginavigációs szolgáltatások biztonságát befolyásoló külső és belső tényezők megfelelő azonosítását és kezelését. Következésképpen különös figyelmet kell fordítani a képességek további javítására a repülésbiztonsági kockázatok kezelése területén, amelyre – a harmadik referencia-időszakhoz hasonlóan – a repülésbiztonság-menedzsment egyéb területeinél ambiciózusabb, célzott teljesítményszintet kell meghatározni.

(9) A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságára vonatkozó fő teljesítménymutató mérésének alapjául szolgáló módszertant az EASA a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan módosította. A módosított módszertan célja az ágazat megfelelő bevált gyakorlataival való összhang biztosítása a szabályozási és műszaki fejlemények figyelembevételével. Így a harmadik referencia-időszakhoz képest szigorúbbá váltak azok a feltételek, amelyeket a léginavigációs szolgáltatóknak teljesíteniük kell ahhoz, hogy elérjék a repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságára vonatkozó, alkalmazási szintként meghatározott és A-tól D-ig terjedő célértéket. E változások miatt a harmadik és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó repülésbiztonsági teljesítménycélok közvetlenül nem hasonlíthatók össze.

(10) A környezetvédelem fő teljesítményterületen a negyedik referencia-időszakra megállapított, a tényleges röppálya átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságaként mért uniós szintű teljesítménycéloknak tükrözniük kell az Unió zöld megállapodáshoz kapcsolódó menetrendjét. Az Unió az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([4]) jogi kötelezettségeket állapított meg arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2050-ig el kell érni a klímasemlegességet, 2030-ig pedig az üvegházhatású gázok nettó kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenteni kell. E célból valamennyi gazdasági ágazatnak – beleértve a légi közlekedést is – hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás előírt csökkentéséhez. A légiforgalmi szolgáltatás (ATM) esetében ez azt jelenti, hogy hatékonyan kezelni kell a légi közlekedés hatékonyságának hiányosságaiból adódó többlet tüzelőanyag-fogyasztást és üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Ezen belül operatív intézkedések révén biztosítani kell a léginavigációs szolgáltatók által nem befolyásolható tényezőkből – például az időjárási viszonyokból és a forgalom elől lezárt veszélyes területekből – eredő hatékonysági problémák enyhítését is.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) A negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű környezetvédelmi teljesítménycélok szintjének meghatározásakor figyelembe kell venni az ezen a fő teljesítményterületen eddig elért eredményeket, az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) I. mellékletében említett európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott intézkedésekből származó becsült előnyöket, valamint az Ukrajna elleni orosz agressziós háborúnak a légi forgalom áramlására gyakorolt következményeit.

(12) Figyelembe kell venni továbbá a környezetvédelem és a kapacitás fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőséget. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített elemzés szerint a környezetvédelmi és a kapacitásbeli teljesítmény szorosan összefügg egymással. Ezért a negyedik referencia-időszakban a vízszintes repülési hatékonyság célzott javításához az is szükséges, hogy a léginavigációs szolgáltatók hatékonyan kezeljenek minden olyan meglévő kapacitáshiányt, amelyek korlátozzák a légtér rendelkezésre állását a felhasználók számára, és amelyek a szűk keresztmetszetek által érintett területek megkerülése érdekében az optimálistól eltérő repülési útvonalak használatához vezetnek.

(13) Tekintettel arra, hogy a léginavigációs szolgáltatók által végrehajtandó operatív intézkedések eredményei – ezen belül az európai útvonalhálózat-javítási terv keretében előirányzott intézkedésekből származó előnyök – a negyedik referencia-időszak során fokozatosan fognak megvalósulni, valamint tekintettel a negyedik referencia-időszakra előre jelzett forgalomnövekedésre, amely hatással lehet a műveletek összetettségére, a negyedik referencia-időszakban törekedni kell arra, hogy a környezetvédelmi teljesítmény a fokozatos megközelítés révén javuljon, figyelembe véve Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának egyes tagállamok légi forgalmára gyakorolt következményeit is.

(14) Tekintettel a (12) preambulumbekezdésben ismertetett, a kapacitás és a környezetvédelem fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségekre, valamint annak fontosságára, hogy az uniós zöld megállapodás célkitűzései elérésének támogatása érdekében csökkenteni kell a légiforgalmi szolgáltatás környezetre gyakorolt hatását, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó, az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésben mért uniós szintű kapacitási teljesítménycélok mértékét úgy kell meghatározni, hogy az megfelelő minőségű szolgáltatást biztosítson a felhasználók számára.

(15) A negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű kapacitáscéloknak különösen elő kell segíteniük az egyes léginavigációs szolgáltatókat sújtó, régóta fennálló légiforgalmi szolgáltatási kapacitáshiányok gyors és hatékony megoldását. Ilyen kapacitásproblémák a 2015 és 2019 közötti második referencia-időszak óta figyelhetők meg, majd a Covid19-válságot követően ismét felerősödtek, ami sok esetben az új légiforgalmi irányítók képzésének jelentős csökkenéséhez vagy felfüggesztéséhez vezetett, még azon körzeti irányító központok esetében is, ahol a légiforgalmi irányítók száma hagyományosan nem éri el azt a szintet, amely a forgalmi igények megfelelő kielégítéséhez szükséges. Ezért az Unió egyes területein, különösen az Európa központi részén található korlátozott számú körzeti irányító központban a légiforgalmi szolgáltatási kapacitás nem volt elegendő a Covid19-világjárvány alatt jelentősen megcsappant légi forgalom újbóli megélénkülésének kezeléséhez.

(16) Emellett figyelembe kell venni az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából eredő forgalmi változásokat is, amelyek egyes tagállamokban a járatok számának jelentős növekedéséhez vezettek a forgalomáramlás áthelyeződése miatt. Ez a helyzet kihívást jelent az érintett léginavigációs szolgáltatók számára, amelyeknek a negyedik referencia-időszak során is jelentős nagyságú, növekvő forgalmat kell kezelniük. A forgalom egyes területeken megfigyelt koncentrációját tovább súlyosbítja, hogy az ukrán határ közelében lezárták a tagállamok által ellenőrzött légtér egyes részeit a polgári légi forgalom elől.

([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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Végezetül figyelembe kell venni a léginavigációs szolgáltatók azon kapacitásbővítési intézkedéseit, amelyek már szerepelnek az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 9. cikkében említett európai hálózatműködtetési tervben. A 2023–2027-es időszakra vonatkozó hálózatműködtetési terv legfrissebb elérhető kiadása ([6]) tartalmazza az útvonali légiforgalomáramlás-szervezésből eredő késésekhez már régóta jelentős mértékben hozzájáruló körzeti irányító központok által eszközölt kapacitásfejlesztéseket, köztük a legkorszerűbb légiforgalmi szolgáltatási rendszerek és fejlett légiforgalom-irányítási eszközök bevezetését. A rendelkezésre álló elemzés alapján ezek a beruházások jelentősen javítani fogják az említett körzeti irányító központok kapacitásteljesítményét a negyedik referencia-időszak során. A negyedik referencia-időszakban konkrét működési előnyök várhatók a SESAR 1. számú közös projektjének részét képező és az (EU) 2021/116 bizottsági végrehajtási rendeletben ([7]) meghatározott légiforgalmi szolgáltatási funkcióktól is, amelyek bevezetésére a negyedik referencia-időszak keretében kerül majd sor.

(18) A (17) preambulumbekezdésben említett hálózatműködtetési terv szerint azonban számos körzeti irányító központnak kell kihívásokkal számolnia a negyedik referencia-időszak első éveire előrevetített forgalmi igények kezelése terén, különösen a légiforgalmi irányítók továbbra is elégtelen létszáma miatt. Az érintett léginavigációs szolgáltatóknak minden rendelkezésükre álló intézkedést meg kell tenniük a strukturális kapacitás és a személyzet tekintetében tapasztalt problémák kezelése, valamint a hálózati teljesítményre gyakorolt negatív hatások minimalizálása érdekében. Az uniós szintű kapacitási teljesítménycélok azon a feltételezésen alapulnak, hogy a harmadik referencia-időszak végéig előrelépés történik a kapacitáshiány kezelése terén, és hogy a léginavigációs szolgáltatók a negyedik referencia-időszak során előre ütemezett módon jelentős többletkapacitást bocsátanak rendelkezésre.

(19) Amennyiben – a forgalomnak az ukrajnai háború miatti, a (16) preambulumbekezdésben említett eltolódása következtében – egy tagállamban számottevő többletforgalom keletkezik, és a műveletek komplexitása jelentősen megnő, ez a helyzet megnehezíti az érintett tagállam számára az uniós szintű kapacitási teljesítménycélok teljesítését. Ezért az érintett tagállamnak teljesítményterv-tervezetében megfelelő tájékoztatást kell nyújtania arról, hogy az ukrajnai háború milyen hatást gyakorol léginavigációs szolgáltatójának működésére annak érdekében, hogy a Bizottság figyelembe tudja venni ezeket a körülményeket a negyedik referencia-időszakra javasolt helyi teljesítménycélok abból a szempontból történő értékelésekor, hogy azok mennyiben felelnek meg az uniós szintű kapacitási teljesítménycéloknak.

(20) A költséghatékonyság fő teljesítményterületen a referencia-időszak minden évére százalékos értékben meghatározott uniós szintű teljesítménycélok az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változását tükrözik. Az uniós szintű cél meghatározásához fel kell többek között használni azokat az előzetes költség- és forgalmi adatokat, amelyeket a tagállamok 2023 júniusában nyújtottak be a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által a negyedik referencia-időszak költségeiről és a költséghatékonyság javításának a negyedik referencia-időszak során számba vehető lehetőségeiről készített előretekintő szakértői elemzést, az útvonali léginavigációs szolgáltatások nyújtása terén tapasztalható költséghatékonysági hiányosságokról készült elemzés figyelembevételével.

(21) Emellett mérlegelni kell a többi fő teljesítményterülettel fennálló kölcsönös függőségeket is. A negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok mértékét úgy kell meghatározni, hogy azok a környezetvédelem és a kapacitás fő teljesítményterületeken elősegítsék a működési teljesítmény szükséges javítását. E célból a szolgáltatás minőségének javítása érdekében a negyedik referencia-időszak során növelni kell az uniós szinten meghatározott ráfordításokat a harmadik referencia-időszakhoz képest, ideértve a légiforgalmi irányítók felvételének és képzésének felgyorsítására, valamint a modern technológiákba történő beruházások növelésére irányuló intézkedéseket is.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([7]) A Bizottság (EU) 2021/116 végrehajtási rendelete (2021. február 1.) az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató 1. számú közös projekt létrehozásáról, a 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 716/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 36., 2021.2.2., 10. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) A negyedik referencia-időszakban meghatározott éves költségnövekedési rátának az előre jelzett forgalomnövekedési ráta alatt kell maradnia a további költséghatékonysági fejlesztések és a szolgáltatásnyújtás méretgazdaságosságának előmozdítása érdekében. A léginavigációs szolgáltatóknak ki kell használniuk a határokon átnyúló együttműködés, valamint a szolgáltatásszervezés és -nyújtás egyéb strukturális változásai révén rendelkezésre álló szinergiákat. A harmadik és a negyedik referencia-időszakot lefedő időszakban az útvonali léginavigációs szolgáltatások hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendjének évi -1,0 %-nak kell lennie.

(23) Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében egyes tagállamok elvesztették az eddig általuk bonyolított légi forgalom jelentős részét. A forgalom csökkenése a negyedik referencia-időszakban is folytatódni fog, ami jelentős hatással van az érintett tagállamok léginavigációs szolgáltatóinak költséghatékonyságára. A Bizottság már a harmadik referencia-időszakban – az (EU) 2022/2423 ([8]) és az (EU) 2022/2426 határozatában ([9]) – meghatározta azt a módszert, amellyel a helyi költséghatékonysági teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti értékelésének részeként figyelembe lehet venni ezeket a kivételes körülményeket.

(24) A negyedik referencia-időszakban a költséghatékonyság terén várható javulást a megállapított egységköltség uniós szintű kiindulási értékét alapul véve kell kiszámítani, amelynek meghatározásához a 2024. évre vonatkozóan az uniós szintű megállapított költségek kiindulási értékét el kell osztani a STATFOR forgalmi alap-előrejelzésének szolgáltatási egységekben kifejezett értékével. Az egész Unióra érvényes megállapított költségek kiindulási értékének becsléséhez a léginavigációs szolgáltatás harmadik referencia-időszakbeli tényleges költségeire vonatkozóan rendelkezésre álló legfrissebb, a tagállamoktól 2023 júniusában megkapott, 2024-re vonatkozó előzetes költségadatok alapján, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv elemzése alapján a 2024. évi költségszintre vonatkozó becslések szerint kiigazított adatokat kell felhasználni. Figyelembe kell venni a harmadik referencia-időszak hátralevő részében várható forgalomváltozásokat és azoknak a költségekre gyakorolt hatását.

(25) Azon riasztási küszöbértékek meghatározásához, amelyek túllépése esetén a tagállamok kérhetik a teljesítménytervekben foglalt teljesítménycélok felülvizsgálatát, figyelembe kell venni az útvonali szolgáltatási egységben és IFR szerinti műveletben kifejezett, az Eurocontrol STATFOR-előrejelzései alapján a csekélytől a jelentős növekedésig terjedő útvonali forgalmi előrejelzési tartományokat. A 2029 végéig tartó, hosszú előrejelzési időszak azonban némi bizonytalanságot is magában hordoz, különösen a geopolitikai kockázatokkal, a gazdasági növekedéssel, a forgalomáramlás terén a harmadik referencia-időszakban tapasztalt változékonysággal, valamint a feltörekvő piacokhoz fűződő gazdasági kapcsolatok kialakításával összefüggésben. A riasztási küszöbértékek esetében észszerű mértékű forgalomváltozást kell figyelembe venni a STATFOR 2024 februárjában közzétett forgalmi alap-előrejelzéséhez képest, ugyanakkor lehetőséget kell biztosítani a tagállamoknak arra, hogy teljesítményterveik felülvizsgálatát kérjék abban az esetben, ha a tényleges forgalom inkább a STATFOR magas előrejelzésével vagy a STATFOR alacsony előrejelzésével összhangban alakulna.

(26) Az uniós szintű teljesítménycélokon túlmenően hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő léginavigációs szolgáltatókból álló kontrollcsoportokat kell létrehozni a költséghatékonyság fő teljesítményterületre vonatkozó teljesítménycélok értékelése céljából. E csoportok meghatározásához figyelembe kell venni a légtér összetettségét, a forgalom mértékét és változékonyságát, a megélhetési költségeket, valamint az infláció szintjét.

(27) Az Egységes Égbolt Bizottság kedvezőtlen véleményt adott ki. Mivel végrehajtási jogi aktus elfogadására volt szükség, az elnök a végrehajtási aktus tervezetét további megvitatás céljából a fellebbviteli bizottság elé terjesztette. A fellebbviteli bizottság nem nyilvánított véleményt,

([8]) A Bizottság (EU) 2022/2423 határozata (2022. december 5.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Svédország által benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról (HL L 318., 2022.12.12., 116. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) A Bizottság (EU) 2022/2426 határozata (2022. december 5.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Lettország által benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról (HL L 318., 2022.12.12., 147. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Alkalmazási kör

Ez a határozat a 2025 és 2029 közötti öt naptári évet magában foglaló negyedik referencia-időszakra szóló uniós szintű teljesítménycélokat állapítja meg a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozóan.

2. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a repülésbiztonság fő teljesítményterületen

A repülésbiztonság fő teljesítményterületen kitűzött, a léginavigációs szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által 2029 végéig teljesítendő, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 1.1. pontja szerinti uniós szintű teljesítménycélokat a repülésbiztonság-menedzsment alábbi hatékonysági szintjein kell meghatározni, a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással:

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

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

3. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a környezetvédelem fő teljesítményterületen

A környezetvédelem fő teljesítményterületen kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 2.1. pontja szerinti 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 azok nem haladhatják meg a következő százalékos értékeket: 2025-ben 2,80 %, 2026-ban 2,75 %, 2027-ben 2,71 %, 2028-ban 2,68 %, 2029-ben pedig 2,66 %.

4. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a kapacitás fő teljesítményterületen

A kapacitás fő teljesítményterületen kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 3.1. pontja szerinti uniós szintű teljesítménycél az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésnek felel meg, amelynek maximális értéke 2025-ben járatonként 0,9 perc, 2026-ban járatonként 0,7 perc, 2027-ben járatonként 0,6 perc, 2028-ban járatonként 0,5 perc, 2029-ben pedig járatonként 0,5 lehet.

5. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a költséghatékonyság fő teljesítményterületen

(1) A költséghatékonyság fő teljesítményterületen kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 4.1. pontja szerinti uniós szintű teljesítménycél az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változásának felel meg, amelynek értéke 2025-ben -1,2 %, 2026-ban -1,2 %, 2027-ben -1,2 %, 2028-ban -1,2 %, 2029-ben pedig -1,2 %. Az évenkénti változást a megállapított egységköltség (3) bekezdésben meghatározott kiindulási értékét alapul véve kell kiszámítani.

(2) A megállapított költségek uniós szintű kiindulási értékét 7 100 000 000 euróban (reálértéken, 2022-es árakon kifejezve) kell meghatározni.

(3) A megállapított egységköltség uniós szintű kiindulási értéke 55,07 EUR (EUR2022).

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

b) az 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 előre jelzett 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 végrehajtási rendelet 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.

7. 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: Franciaország, Németország, Olaszország és Spanyolország léginavigációs szolgáltatói;

b) „B” csoport: Ciprus, Írország, Málta és Portugália léginavigációs szolgáltatói;

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

d) „D” csoport: Csehország, Észtország, Lengyelország, Lettország és Litvánia léginavigációs szolgáltatói;

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

f) „F” csoport: Dánia, Finnország, Norvégia és Svédország léginavigációs szolgáltatói.

8. cikk

Hatálybalépés

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

Kelt Brüsszelben, 2024. június 12-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN