

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/903 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2019. május 29.)****a légitársasági szolgáltatási hálózat uniós szintű teljesítménycéljainak a 2020. január 1-jén kezdődő és 2024. december 31-én záruló harmadik referencia-időszakra vonatkozó 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 (keretrendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjára,

mivel:

- (1) A 549/2004/EK rendelet előírja Bizottságnak, hogy mindegyik referencia-időszakra uniós szintű teljesítménycélokat fogadjon el a repülésbiztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületeire vonatkozóan. E célokra vonatkozóan az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽²⁾ végrehajtási szabályokat állapít meg. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 9. cikkének (4) bekezdése különösen azt írja elő a bizottság számára, hogy az uniós szintű teljesítménycélok mellett a következőket is fogadja el: uniós szinten a „megállapított költségek kiindulási értéke” és a „megállapított egységköltség kiindulási értéke”, a riasztási küszöbértékek, amelyek túllépése esetén a tagállamok kérhetik a teljesítménytervekben szereplő teljesítménycélok felülvizsgálatát, valamint a hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő légitársasági szolgáltatásokból álló kontrollcsoportok. A megállapított költségek meghatározása az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendeletének ⁽³⁾ 15. cikkén alapul.
- (2) A 2020 és 2024 közötti naptári éveket magában foglaló harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat, az uniós szintű kiindulási értékeket, a riasztási küszöbértékeket és a kontrollcsoportokat 2019. június 1-je előtt kell meghatározni, hogy elegendő idő maradjon a teljesítménytervek kidolgozására, amelyeket 2019. október 1-jéig kell benyújtani a Bizottságnak értékelés céljából.
- (3) 2016. december 16-án a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdésével és az (EU) 2016/2296 bizottsági végrehajtási határozattal ⁽⁴⁾ összhangban kijelölte az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgáló szervét, hogy az segítse a teljesítményrendszer végrehajtásával kapcsolatos munkáját.
- (4) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának előmozdítása érdekében a teljesítmény-felülvizsgáló szerv a Bizottság nevében konzultációt folytatott az érdekeltekkel 2018. június 20. és 2019. január 16. között. Az indikatív teljesítménycél-tartományokról, valamint a teljesítménycélok és más értékek meghatározásához alkalmazandó megközelítésről és módszerről szóló konzultációba az 549/2004/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdésében felsorolt összes érdekelten, így a légtérfelhasználókat, a léginavigációs szolgáltatókat és a szakszemélyzeti érdekképviseleti szerveket is bevonta.
- (5) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv 2019. február 22-én benyújtotta zárójelentését a Bizottságnak. A jelentés az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelettel bevezetett módosítások, az érdekeltek által megfogalmazott lényegi észrevételek, valamint a Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálat (STATFOR) és Központi Útvonalhasználati Díjrodaja által a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan rendelkezésre bocsátott legújabb statisztikák és előrejelzések figyelembevételével készült. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv jelentése összefoglalja a javasolt célok, a kiindulási értékek, a riasztási küszöbértékek és a kontrollcsoportok alapjául szolgáló feltételezéseket és indokokat.

⁽¹⁾ HLL 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 (HLL 56., 2019.2.25., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgáltatóknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs-szolgálati rendelet)(HLL 96., 2004.3.31., 10. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2016/2296 végrehajtási határozata (2016. december 16.) az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgáló szervekétől független szakértői csoport létrehozásáról (HLL 344., 2016.12.17., 92. o.).

- (6) Az e határozatban meghatározott uniós szintű teljesítménycélok a teljesítmény-felülvizsgálati szervtől, a hálózatkezelőtől, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségétől (EASA) és a nemzeti felügyeleti hatóságoktól kapott információkat tükrözik. A Bizottság emellett 2019 januárjában és februárjában találkozót és információcserét szervezett a tagállamokkal, nemzeti felügyeleti hatóságokkal, a hálózatkezelővel és a teljesítmény-felülvizsgálati szervvel a teljesítménycélok meghatározásához kapcsolódó legújabb tudnivalók megosztása céljából. A megbeszélések során a tagállamokat felkérést kaptak a kezdeti költségekre vonatkozó adatok és a forgalmi előrejelzésekkel kapcsolatos információk aktualizálására. Az e határozatban foglalt teljesítménycélok meghatározásához figyelembe vettük ezeket az információkat.
- (7) Az uniós szintű teljesítménycélok és kiindulási értékek a tagállamok, Norvégia és Svájc földrajzi kiterjedésre vonatkozó adatokon alapulnak, és a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezett, a Eurocontrol STATFOR 2019. február 18-i alap-előrejelzésén alapuló útvonali forgalmi előrejelzéseket tükrözik. Ezek az útvonali forgalmi előrejelzések 2019-ben 10 534 000 IFR szerinti műveletnek és 139 141 000 szolgáltatási egységnek, 2020-ban 10 824 000 IFR szerinti műveletnek és 143 878 000 szolgáltatási egységnek, 2021-ben 10 996 000 IFR szerinti műveletnek és 146 980 000 szolgáltatási egységnek, 2022-ben 11 191 000 IFR szerinti műveletnek és 150 398 000 szolgáltatási egységnek, 2023-ban 11 355 000 IFR szerinti műveletnek és 153 368 000 szolgáltatási egységnek, 2024-ben pedig 11 523 000 IFR szerinti műveletnek és 156 359 000 szolgáltatási egységnek felelnek meg.
- (8) Az uniós szintű teljesítménycélok meghatározása során gazdasági, biztonsági, környezetvédelmi és üzemeltetési szempontokat kell figyelembe venni. Egyensúlyt kell teremteni annak érdekében, hogy a hátrányok vagy azok együttese ne kerüljön túlsúlyba az előnyökkel szemben. A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok miatt tükrözniük kell a fő teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségeket és kompromisszumokat. Ennek megfelelően a költséghatékonyság és a kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött teljesítménycélok esetében figyelembe kell venni a többletkapacitás biztosításának költségei és az e költségek révén elérhető javulás közötti kapcsolatot. A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött teljesítménycélokot illetően tekintettel kell lenni arra, hogy az üzemanyag-fogyasztás minimalizálására és ezáltal a kibocsátás csökkentésére irányuló légiforgalmi szolgáltatási üzemeltetési intézkedések nem mindig hajthatók végre a gyakorlatban. Ez a különösen a légi járművek biztonságos elkülönítéséhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásokra és a rendelkezésre álló légiforgalmi szolgáltatási kapacitásra vezethető vissza. Végezetül a fő teljesítményterületeken kitűzött teljesítménycélok esetében azt is számításba kell venni, hogy a léginavigációs szolgálatok biztonságos ellátása elsődrendű célkitűzés, és a léginavigációs szolgáltatóknak maradéktalanul be kell építeniük a biztonsági szempontot üzleti tervükbe.
- (9) Az e határozatban meghatározott uniós szintű teljesítménycélok a hálózat átfogó teljesítményéhez kapcsolódó törekvést tükrözi. A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. és 15. cikkének megfelelően figyelembe veszi a helyi körülményeket annak értékelésekor, hogy a teljesítményterv tervezetében szereplő nemzeti teljesítménycélok vagy nemzeti teljesítménycélok vagy funkcionálislégtérblokk-szintű teljesítménycélok összhangban vannak-e az e határozatban foglalt uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (10) Az EASA-val együttműködésben a biztonság fő teljesítményterületére vonatkozóan kidolgozott uniós szintű teljesítménycélokot a léginavigációs szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által a biztonságirányítás hatékonysága terén minimálisan elérendő szintként kell mérni. Ezeknek a teljesítménycélokot a második referencia-időszak tényleges és tervezett teljesítményére tekintettel kell meghatározni, és túl kell mutatniuk a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer elemeire vonatkozó követelmények minimális teljesítésén. A Bizottság ezenkívül azzal is megbízta az EASA-t, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 1. pontjában és 2. szakaszának 1. pontjában meghatározott biztonsági mutatók megfelelő bevezetésének figyelmen kívül hagyása és biztosítása érdekében tegye naprakészé a megfelelési és iránymutatási dokumentumokat. Ennek eredményeképpen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságának méréséhez használt keret szigorúbb, mint a második referencia-időszakban, ami a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a biztonság fő teljesítményterületén kitűzött uniós szintű teljesítménycélok meghatározásánál alkalmazott megközelítésben nyilvánul meg. Ezeknél a céloknál az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkének (3) bekezdésében említett SESAR-projektek végrehajtásával a légiforgalmi szolgáltatásban előidézett változások repülésbiztonság-menedzsmentet érintő következményeit is figyelembe kell venni, ehhez pedig a repülésbiztonság biztosításával és a repülésbiztonsági kockázatok kezelésével kapcsolatos célkitűzésekre kell összpontosítani.
- (11) A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött és a tényleges röppálya átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságaként mért uniós szintű teljesítménycélok esetében számításba kell venni a második referencia-időszakban elért teljesítményszintet, a légiforgalmi szolgáltatási műveletek optimalizálásáért hozott intézkedéseket, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv, a hálózatkezelő és a nemzeti felügyeleti hatóságok által közölt lényegi információkat.

- (12) A légi közlekedés környezeti hatása egyre növekszik, de a járatok számának a második referencia-időszakban tapasztalt növekedésére tekintettel vártnál kisebb ütemben. A légiforgalmi szolgáltatási hálózat hatékonyságának hiányában „kaputól kapuig” keletkező, az összes európai járat tényleges és akadálytalan röppályáinak összevetésével kiszámított szén-dioxid-többletkibocsátás az elmúlt hat évben a járatok számának növekedése ellenére tartósan 6 % körül maradt, ami az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózat kialakításához, tervezéséhez, valamint légiforgalomáramlás-szervezéséhez és -kapacitáskezeléséhez kapcsolódó légiforgalmi szolgáltatási műveletek optimalizálásának köszönhető. Az útvonalon repülési hatékonyság hiányát illetően összességében véve javulás tapasztalható, a második referencia-időszakra meghatározott teljesítménycél pedig várhatóan teljesül.
- (13) A környezetvédelem fő teljesítményterületén elért javulás főként a szabad útvonalú légtér megvalósításának tudható be, amelynek eredményeképpen lerövidültek az útvonalak és hatékonyabbá vált az európai légtér használata. A szabad útvonalú légtér az európai légtér túlnyomó részében várhatóan 2019 végére, teljes egészében pedig 2022-re valósul meg. Ez a határokon átnyúló, szabad útvonalú tevékenységek fokozatos bevezetésével együttesen több közvetlen útvonalat eredményezhet, továbbá csökkentheti a repült tengeri mérföldek számát és a légi forgalom által okozott kibocsátást, ezzel támogatva a légi közlekedés szén-dioxid-intenzitásának fenntartható csökkentését. Ez a fokozatos bevezetés tehát indokolja a vízszintes útvonalon repülési hatékonyság 2022-ig történő javulását. A vízszintes útvonalon repülési hatékonyság 2022 után várhatóan stabil marad. A jelenleg tervezett intézkedéseket alapul véve és tekintettel arra, hogy a légi járműveknek el kell kerülniük az egyre gyakrabban kedvezőtlen időjárási körülményeket és veszélyes légtereket, a légiforgalmi szolgáltatási műveleteknek pedig minimális elkülönítési távolságot kell biztosítaniuk a légi járművek között, 2023 és 2024 között nem lehet a vízszintes útvonalon repülési hatékonyság további javulására számítani.
- (14) A kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött és az útvonalon légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, léginavigációs szolgáltatások tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésként mért uniós szintű teljesítménycél esetében számításba kell venni a második referencia-időszakban elért teljesítményszintet, valamint a teljesítmény-felülvizsgáló szerv, a hálózatkezelő és a nemzeti felügyeleti hatóságok által közölt lényegi információkat.
- (15) Amint azt a hálózatkezelő is alátámasztotta, az európai légi forgalom jelentősen megnőtt a második referencia-időszakban, jelenleg történelmi csúcson van. Az IFR szerinti műveletek száma 13 %-kal bővült a második referencia-időszak első négy évében, az útvonalon légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késés pedig a 2015-ös 0,73 percről 1,73 percre nőtt 2018-ra, vagy 137 %-kal lett nagyobb. Az Európai Unió egyes területein, különösen az Európa központi részén és a szomszédos közép-európai területeken található, korlátozott számú körzeti irányító központban a légiforgalmi szolgáltatási kapacitás nem volt elegendő ennek a megnövekedett forgalomnak a kezeléséhez. Öt körzeti irányító központ felel a légiforgalmi irányítási kapacitásnak és személyzetnek betudható, útvonalon légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő összes késés több mint feléért, és e központok egy része nem tett eleget a hálózatműködtetési tervben foglalt kapacitásterveknek. Ennek következtében nem teljesült az a második referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycél, amely az útvonalon légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, átlagos késést járatonként 0,5 percen határozta meg. A kapacitáshiány a következő években előreláthatólag tovább súlyosbodik.
- (16) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó forgalmi előrejelzéseket figyelembe véve a hálózatkezelő és a teljesítmény-felülvizsgáló szerv szerint a legtöbb léginavigációs szolgáltató várhatóan teljesíteni tudja majd a harmadik referencia-időszak kapacitáskövetelményeit. A nemzeti felügyeleti hatóságok által szolgáltatott információk alapján azonban a léginavigációs szolgáltatók által a hálózatműködtetési tervben javasolt szolgáltatásminőség biztosítása továbbra is problémát okozhat egyes körzeti irányító központoknak, főként a személyi állomány elégtelen létszáma miatt, különösen a harmadik referencia-időszak első három évében. Emiatt előreláthatólag csak a harmadik referencia-időszak végére sikerül elérni, hogy az útvonalon légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, rendszerszintű, optimális átlagos késés járatonként 0,5 perc legyen. A kapacitáshiány orvoslása és az e határozatban meghatározott célok teljesítése érdekében a hálózatkezelő és a teljesítmény-felülvizsgáló szerv azt ajánlja, hogy a léginavigációs szolgáltató tegyenek célzott intézkedéseket az érintett körzeti irányító központok szintjén.
- (17) A költséghatékonyság fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok a referencia-időszak minden évében az útvonalon léginavigációs szolgáltatókra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változását tükröző százalékos értékben kell kifejezni. A költséghatékonyság fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycél esetében számításba kell venni az első és második referencia-időszakban elért teljesítményszintet, valamint a teljesítmény-felülvizsgáló szerv és a nemzeti felügyeleti hatóságok által közölt lényegi információkat.

- (18) A tényleges útvonali költségek euróban, 2017. évi árfolyamon (EUR₂₀₁₇) kifejezett értéke az első referencia-időszak 2012-es kezdete óta uniós szinten változatlan maradt annak ellenére, hogy jelentősen nőtt a forgalom. A második referencia-időszak első három évére vonatkozó tényleges költségek a kapcsolódó megállapított költségek alatt voltak. Ennek eredményeképpen a léginavigációs szolgáltatók uniós szinten összesített többlete a tervezettnél magasabb volt. Ebből és a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett elemzésből együttesen arra lehet következtetni, hogy a legtöbb léginavigációs szolgáltató további javíthatja a költséghatékonyságot a harmadik referencia-időszakban, egyúttal pedig a kapacitásszükségeket is kielégítheti. Ugyanakkor az elmúlt években jelentősen nőttek a légi forgalmi és útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő kérések, ami arra utalhat, hogy a második referencia-időszakban nem jutott elegendő forrás a hálózatra. A harmadik referencia-időszakra vonatkozó költséghatékonysági céloknak a költséghatékonyság javítására kell irányulniuk, ugyanakkor azt is biztosítani kell, hogy e javulás mellett is elegendő kapacitásról lehessen gondoskodni.
- (19) A légtérfelhasználók aggályaiknak adtak hangot a szükséges kapacitás biztosítására irányuló beruházási projektek törlése vagy elhalasztása miatt. Az előző referencia-időszakokra megállapított költségek gyakran tartalmazták az ilyen projektekkel járó költségek egy részét vagy egészét, amelyek így beépültek a díjakba. Azok a léginavigációs szolgáltatók, amelyek részben a szükséges beruházások végrehajtásának elmaradása vagy elhalasztása miatt értek el többletet, a harmadik referencia-időszakban felhasználhatják ezt a többletet a szükséges beruházások finanszírozására, amennyiben nem fizették ki osztalékként a részvényeseknek, illetve nem fizették be az állami költségvetésbe. Ezenkívül, amikor meghatározzák a kamatlábakat a beruházási kiadások kiszámításához, a léginavigációs szolgáltatóknak érdemes figyelembe venniük az őket érintő kockázatok korlátozásának a közlekedési- és költségkockázat-megosztási mechanizmusok és általánosságban kedvező finanszírozási feltételek által kínált lehetőségeit.
- (20) A harmadik referencia-időszakban a költséghatékonyság terén várható javulást a megállapított egységköltség uniós szintű kiindulási értékét alapul véve kell kiszámítani, amelynek meghatározásához a 2019. évre vonatkozóan a megállapított költségek kiindulási értékét el kell osztani a forgalmi előrejelzés szolgáltatási egységekből kifejezett értékével. A megállapított uniós szintű költségek kiindulási értékét a 2015., 2016. és 2017. év tényleges költségei alapján, lineáris regressziós analízissel kell meghatározni, és a rendelkezésre álló legutóbbi költségtervezetek, forgalmi változások, valamint az azok költséghatásainak figyelembevétele érdekében ki kell igazítani.
- (21) A harmadik referencia-időszakra megállapított uniós szintű költségek előreláthatólag csak kis mértékben haladják majd meg a megállapított költségek kiindulási értékét a harmadik referencia-időszak során. Ez a szolgáltatásminőség javítása érdekében indokolt, különösen az európai légtérben tapasztalható kapacitáshiány kezelése révén. A harmadik referencia-időszakot és a második referencia-időszakot egyaránt magában foglaló időszak során az útvonali léginavigációs szolgáltatókra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változásának évi – 2,7 %-nak kell lennie.
- (22) Az uniós szintű teljesítménycélok túlmenően meg kell határozni azokat a riasztási küszöbértékeket, amelyek túllépése esetén a tagállamok kérhetik a teljesítménytervekben szereplő teljesítménycélok felülvizsgálatát. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet háromféle küszöbértékről rendelkezik a következő paraméterek alapján: a tényleges forgalom és az előrejelzett forgalom közötti, az IFR szerinti műveletek százalékában kifejezett eltérés egy adott naptári évben; a tényleges forgalom és az előrejelzett forgalom közötti, a szolgáltatási egységek százalékában kifejezett eltérés egy adott naptári évben; és a referenciaértékeknek a hálózatműködtetési terv idényenkénti módosításaiból adódó változása. Az e riasztási küszöbértékek alapjául szolgáló tényezőzők változása jelentős hatást gyakorolhat a léginavigációs szolgáltatók ellátására, a tényleges bevételek és a kapacitásbiztosítással kapcsolatos elvárások szempontjából egyaránt.
- (23) A riasztási küszöbértékek meghatározásához figyelembe kell venni az útvonali szolgáltatási egységben és IFR szerinti műveletben kifejezett, a Eurocontrol STATFOR adatai alapján a csekélytől a jelentős növekedésig terjedő útvonali forgalmi előrejelzési tartományokat. A 2024 végéig tartó, hosszú előrejelzési időszak azonban némi bizonytalanságot is magában hordoz, különösen a gazdasági növekedéssel, az Egyesült Királyság Európai Unióból való kilépés iránti szándékával, a második referencia-időszakban tapasztalt módon légtérzárakat és a forgalomáramlás változékonyságát eredményező geopolitikai kockázatokkal, valamint a feltörekvő piacokhoz fűződő gazdasági kapcsolatok kialakításával összefüggésben. Az előrejelzések e kockázatok figyelembevételével, a 2019. februárban rendelkezésre álló információk alapján készültek. A gazdasági kilátások azonban továbbra is bizonytalanok, a kockázat súlya pedig nagyon változó.
- (24) Az uniós szintű teljesítménycélok túlmenően a hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő légiforgalmi szolgáltatókból álló kontrollcsoportokat is meg kell határozni a költséghatékonyság fő teljesítményterületére vonatkozó teljesítménycélok értékelése céljából. E csoportok meghatározásához figyelembe kell venni a légtér összetettségét, a forgalom mértékét és változékonyságát, a megélhetési költségeket, valamint a légiforgalmi irányítói foglalkoztatási egységköltségeket az egyes léginavigációs szolgáltatók esetében.

- (25) Az uniós szintű teljesítménycélok és a riasztási küszöbértékek e végrehajtási határozat elfogadásának időpontjában meghatározott értékei abban az esetben sem változhatnak, ha az uniós jog hatálya a későbbiekben megszűnik az Egyesült Királyságra nézve, kilépési megállapodás pedig nem lépett hatályba. Ennek megfelelően ez a lehetséges esemény nem érintené jelentősen az értékek meghatározását. A repülésbiztonság fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat a tagállamok számától független tényezők alapján állapítjuk meg. A környezetvédelem fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok a röppályáktól függenek, ugyanakkor lényegtelen, hogy ezek a röppályák csak tagállamok légtérén haladnak keresztül vagy harmadik országok légtérét is érintik. A kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületére vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok esetében végzett számításokból kiderült, hogy az Egyesült Királyság Európai Unióból való kilépésének hatása elhanyagolható lenne, ezért egyik esetben sem lenne szükség a célok módosítására. A megállapított költségekre, a megállapított egységköltségekre és a kontrollcsoportokra vonatkozó kiindulási értékeknek azonban attól függően kell meghatározni, hogy az Egyesült Királyság e végrehajtási határozat hatálybalépésének napján az uniós jog vagy kilépési megállapodás hatálya alá tartozik-e, vagy a kettő közül egyik eset sem áll fenn.
- (26) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az Egységes Égbolt Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Alkalmazási kör

Ez a határozat az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 7. cikke szerinti harmadik referencia-időszakra vonatkozik.

2. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a repülésbiztonság fő teljesítményterületén

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

- a repülésbiztonság-menedzsment repülésbiztonsági kultúrára, repülésbiztonsági politikára és kapcsolódó célkitűzésekre, repülésbiztonság biztosítására és repülésbiztonság előmozdítására vonatkozó célkitűzése esetében legalább a „C” szinten;
- a repülésbiztonság-menedzsment repülésbiztonsági kockázatok kezelésére vonatkozó célkitűzése esetében legalább a „D” szinten.

3. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a környezetvédelem fő teljesítményterületén

A környezetvédelem fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 2.1. 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 nem haladhatja meg a következő százalékos értékeket: 2020-ban 2,53 %, 2021-ben 2,47 %, 2022-ben 2,40 %, 2023-ban 2,40 %, 2024-ben pedig 2,40 %.

4. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a kapacitás fő teljesítményterületén

A kapacitás fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 3.1. pontja szerinti uniós szintű teljesítménycél az útvonali légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő, léginavigációs szolgáltatóknak tulajdonítható, járatonkénti átlagos késésnek felel meg, amelynek maximális értéke 2020-ban járatonként 0,9 perc, 2021-ben járatonként 0,9 perc, 2022-ben járatonként 0,7 perc, 2023-ban járatonként 0,5 perc, 2024-ben pedig járatonként 0,5 lehet.

5. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok a költséghatékonyság fő teljesítményterületén

(1) A költséghatékonyság fő teljesítményterületén kitűzött, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. melléklete 1. szakaszának 4.1. pontja szerinti uniós szintű teljesítménycél az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változásának felel meg, amelynek értéke 2020-ban – 1,9 %, 2021-ben – 1,9 %, 2022-ben – 1,9 %, 2023-ban – 1,9 %, 2024-ben pedig – 1,9 %. Az évenkénti változást a megállapított egységköltség (3) bekezdésben meghatározott kiindulási értékét alapul véve kell kiszámítani.

(2) A megállapított költségek kiindulási értékét az alábbiak szerint kell meghatározni:

- a) 6 245 065 000 EUR (EUR₂₀₁₇) abban az esetben, ha az uniós jog hatálya az e végrehajtási határozat hatálybalépésének napját megelőző időpontban megszűnik az Egyesült Királyságra nézve, és addig az időpontig nem lép addig hatályba az Egyesült Királysággal kötött kilépési megállapodás;
- b) 7 047 092 000 EUR (EUR₂₀₁₇) minden egyéb esetben.

(3) A megállapított egységköltség kiindulási értékét az alábbiak szerint kell meghatározni:

- a) 49,29 EUR (EUR₂₀₁₇) abban az esetben, ha az uniós jog hatálya az e végrehajtási határozat hatálybalépésének napját megelőző időpontban megszűnik az Egyesült Királyságra nézve, és addig az időpontig nem lép addig hatályba az Egyesült Királysággal kötött kilépési megállapodás;
- b) 50,65 EUR (EUR₂₀₁₇) minden egyéb esetben.

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

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

- a) 0,05 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés, amennyiben a teljesítményterv kidolgozásakor rendelkezésre álló hálózatműködtetési terv legutóbbi változatában szereplő referenciaérték kevesebb mint 0,2 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés; vagy
- b) 0,04 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés a teljesítményterv kidolgozásakor rendelkezésre álló hálózatműködtetési terv legutóbbi változatában szereplő referenciaérték 5 %-ával növelve, ha a referenciaérték legalább 0,2 perc útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késés.

⁽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.).

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) abban az esetben, ha az uniós jog hatálya az e végrehajtási határozat hatálybalépésének napját megelőző időpontban megszűnik az Egyesült Királyságra nézve, és addig az időpontig nem lép addig hatályba az Egyesült Királysággal kötött kilépési megállapodás:
- i. „A” csoport: Németország, Franciaország, Spanyolország és Olaszország léginavigációs szolgáltatói;
 - ii. „B” csoport: Norvégia, Svédország, Dánia, Finnország és Írország léginavigációs szolgáltatói;
 - iii. „C” csoport: Csehország, Horvátország, Szlovénia, Magyarország, Szlovákia, Bulgária, Lengyelország, Románia és Portugália léginavigációs szolgáltatói;
 - iv. „D” csoport: Ciprus, Málta, Észtország, Lettország, Litvánia és Görögország léginavigációs szolgáltatói;
 - v. „E” csoport: Ausztria, Svájc, Belgium-Luxemburg és Hollandia léginavigációs szolgáltatói;
- b) minden egyéb esetben:
- i. „A” csoport: Németország, Egyesült Királyság, Franciaország, Spanyolország és Olaszország léginavigációs szolgáltatói;
 - ii. „B” csoport: Norvégia, Svédország, Dánia, Finnország és Írország léginavigációs szolgáltatói;
 - iii. „C” csoport: Csehország, Horvátország, Szlovénia, Magyarország, Szlovákia, Bulgária, Lengyelország, Románia és Portugália léginavigációs szolgáltatói;
 - iv. „D” csoport: Ciprus, Málta, Észtország, Lettország, Litvánia és Görögország léginavigációs szolgáltatói;
 - v. „E” csoport: Ausztria, Svájc, Belgium-Luxemburg és Hollandia léginavigációs szolgáltatói;

8. cikk

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

Kelt Brüsszelben, 2019. május 29-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER