

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

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

(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 (6) bekezdésére,

tekintettel a léginnavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 15. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkében meghatározott teljesítményrendszer célja, hogy javítsa a léginnavigációs szolgálatok (szolgáltatások) és hálózati funkciók teljesítményét az egységes európai égbolton.
- (2) Az 550/2004/EK rendelet 15. cikkében meghatározott, a léginnavigációs szolgálatokra vonatkozó díjszámítási rendszer létfontosságú a teljesítményrendszer sikeres bevezetéséhez, ezért ezt is be kell vezetni. A díjszámítási rendszernek – a biztonság optimális szintjét fenntartva – hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a légtérfelhasználóknak felszámított díjak meghatározása, kivetése és beszedése átláthatóbb legyen, a léginnavigációs szolgáltatások nyújtása költséghatékonyabbá váljon és a légi közlekedés hatékonyabban szerveződjön. A díjszámítási rendszernek összhangban kell lennie az Eurocontrol által az *útvonaldíjak* kiszámítására használt díjszámítási rendszerrel, valamint a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezmény (a „Chicagói egyezmény”) 15. cikkének rendelkezéseivel.
- (3) Az egyértelműség érdekében, valamint a teljesítményrendszer harmadik referencia-időszaka tekintetében kiigazított szabályozási keret biztosításához át kell dolgozni a 390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽³⁾ és a 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁴⁾ által a teljesítmény- és a díjszámítási rendszerre vonatkozóan meghatározott végrehajtási szabályokat, és egyetlen végrehajtási rendeletben egységes szerkezetbe kell foglalni ezeket a rendelkezéseket.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

⁽³⁾ A Bizottság 390/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginnavigációs szolgáltatások és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 1. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2013. május 3-i 391/2013/EU végrehajtási rendelete a léginnavigációs szolgáltatások közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 31. o.).

- (4) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (1) bekezdésével összhangban a teljesítményrendszernek le kell fednie az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ 6. cikkében meghatározott léginavigációs szolgáltatásokat és hálózati funkciókat. Ezért ezt a rendeletet az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁶⁾ 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban kijelölt hálózatkezelőre is alkalmazni kell.
- (5) A teljesítmény- és a díjszámítási rendszernek a léginavigációs szolgáltatások vonatkozásában az *útvonali* és a közelségi navigációs szolgáltatásokra egyaránt kiterjedő „kaputól kapuig” megközelítéssel kell javítania a teljesítményt. E rendszereknek ösztönözniük kell a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének hosszú távú javulását az ATM-főtervvel ⁽⁷⁾ összhangban, ugyanakkor az elsőbbséget élvező biztonsági célkitűzéseket is megfelelően figyelembe kell venniük. A teljesítményösztönző rendszernek az európai légi forgalom áramlását figyelembe véve hozzá kell járulnia a légi forgalom üvegházhatásúgáz-kibocsátásának a csökkentéséhez és lehetővé kell tennie a légtér optimális kihasználását.
- (6) A Bizottság kérésére a teljesítmény-felülvizsgálati szerv független tanácsot nyújthat a Bizottságnak az uniós léginavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók teljesítményével kapcsolatos valamennyi területen.
- (7) A nemzeti felügyeleti hatóságoknak be kell tudniuk szerezni az összes érintett féltől (ideértve a felügyeletük alatt álló léginavigációs szolgáltatókat) minden olyan releváns információt, amelyek szükségesek lehetnek a rendelet helyi szinten történő megfelelő bevezetéséhez és ellenőrzéséhez. A teljesítmény- és a díjszámítási rendszer végrehajtásának nyomon követése érdekében a léginavigációs szolgáltatóknak meg kell szervezniük a nemzeti felügyeleti hatóságok által végzett vizsgálatokat és ellenőrzéseket.
- (8) A hálózatkezelőnek releváns információkat kell biztosítania az EU, a tagállamok és a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározandó célkitűzésekhez, valamint a hálózatműködtetési tervben meghatározott intézkedések és folyamatok révén támogatást kell nyújtania a teljesítménycélok elérésében.
- (9) A biztonsági szempontok megfelelő figyelembevétele érdekében a teljesítményrendszer végrehajtása során a Bizottságnak és a tagállamoknak együtt kell működniük az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁸⁾ meghatározott biztonsági célkitűzéseknek és követelményeknek megfelelően.
- (10) A teljesítményrendszer referencia-időszakának az időtartamát úgy kell meghatározni, hogy elegendő bizonyosságot nyújtson a többéves beruházási programok oly módon történő végrehajtásához, hogy azok a teljesítmény javulásának formájában elérjék a várt megtérülést, ugyanakkor pontos előrejelzések nyújtását is lehetővé tegye.
- (11) Meg kell határozni a fő teljesítménymutatókat a következő fő teljesítményterületeken: biztonság, környezet, kapacitás és költséghatékonyság. A fő teljesítménymutatókat úgy kell meghatározni, hogy segítségével teljesíthető, fenntartható, realisztikus és határidőhöz kötött teljesítménycélokat lehessen kitűzni az EU, az országok és a funkcionális légtérblokkok szintjén. A hálózat általános teljesítményének javítása érdekében ezeknek a fő teljesítménymutatóknak az *útvonali* és a közelségi navigációs szolgáltatásokat, valamint a hálózati funkciókat is le kell fedniük.
- (12) A Bizottságnak uniós szintű teljesítménycélokat kell kitűznie, amelyek figyelembe veszik az előző referencia-időszakban vagy -időszakokban elért teljesítményszintet, valamint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv, a hálózatkezelő és a nemzeti felügyeleti hatóságok által biztosított releváns információkat. A nemzeti felügyeleti hatóságok által biztosított adatoknak többek között tartalmazniuk kell az érintett referencia-időszakra vonatkozó kezdeti költségeket és forgalmi előrejelzéseket. A Bizottságnak az uniós szintű teljesítménycélokat az azok alapjául szolgáló feltételezések és magyarázatok leírásával alá kell támasztania. Az uniós szintű teljesítménycélok kidolgozásának az érdekelttel folytatott konzultáció mellett kell történnie.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

⁽⁶⁾ 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⁾ A közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról szóló, 2013. május 3-i 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet (HL L 123., 2013.5.4., 1. o.) 3. cikkében meghatározottak szerint.

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.)

- (13) A tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy a helyi körülmények figyelembevételével eldöntsék, hogy a rájuk vonatkozó teljesítményterv nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén kerüljön meghatározásra.
- (14) A nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménytervek és a hozzájuk tartozó, nemzeti vagy a funkcionális légtérblokk szintjén alkalmazott fő teljesítménymutatókon alapuló kötelező teljesítménycélok kidolgozását a nemzeti felügyeleti hatóságoknak kell elvégezniük. A nemzeti vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítményterveknek – földrajzi kiterjedésüktől függetlenül – a léginnavigációs szolgáltatók közötti határokon átívelő együttműködés elősegítését támogató kezdeményezéseket kell tartalmazniuk.
- (15) A teljesítményterveknek teljes átláthatóságot kell biztosítaniuk az új és meglévő beruházások megállapított költségeinek terén a befektetett eszközök beszerzése, kifejlesztése vagy bérlete tekintetében. A jelentős beruházásokat részletesen le kell írni és meg kell indokolni, továbbá ezeknek összhangban kell lenniük a SESAR végrehajtásával és az elvárt teljesítményjavulással.
- (16) Annak biztosítása érdekében, hogy a teljesítménytervek és az azokban meghatározott teljesítménycélok kidolgozása során az érdekelt véleményét is figyelembe vegyék, konzultációkat kell tartani a nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintjén.
- (17) mivel a különböző fő teljesítményterületek szorosan összefüggenek egymással, a célmeghatározás során a biztonsági célok elsődleges szem előtt tartásával kellőképpen figyelembe kell venni a teljesítménycélok közötti kölcsönhatásokat.
- (18) A teljesítménycélokhoz ösztönzőket kell társítani a jobb teljesítmény elérésének az ösztönzése érdekében, például közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus alkalmazását a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen. Az ösztönzőrendszereknek hatékonyak kell lenniük és paramétereiket megkülönböztetéstől mentes és átlátható módon kell meghatározni abból a célból, hogy azok az elfogadott teljesítménycélokhoz viszonyított, ténylegesen elért teljesítmény alapján jutalmazzanak vagy büntessenek. Mivel a biztonsággal kapcsolatos fő teljesítménymutatók elsődlegességéből következően ezeknek függetlennek kell lenniük az ösztönzőktől. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ösztönzőrendszerek bevezetése nem fogja negatívan befolyásolni a felhasználóknak biztosított megfelelő kapacitás és repülési hatékonyság elérését célzó tervezett és folyamatban lévő beruházásokat.
- (19) A tagállamoknak ki kell dolgozniuk a teljesítménytervek tervezetét, majd be kell azokat nyújtaniuk a Bizottsághoz bizottsági értékelésre és felülvizsgálatra. Ennek részeként a Bizottság először azt ellenőrzi, hogy a teljesítményterv hiánytalan-e. Ha igen, a Bizottság felméri, hogy a teljesítménytervekben szereplő javasolt teljesítménycélok összhangban állnak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal. Ha nem, a Bizottság felkéri a tagállamot, hogy vizsgálja felül a teljesítménytervet és az abban foglalt teljesítménycélokat, vagy tegye meg a szükséges korrekciós intézkedéseket.
- (20) A tagállamok csak akkor vezethetik be és tehetik közzé a teljesítménytervek végleges változatát, ha a Bizottság megállapította, hogy az azokban foglalt, nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű célokkal.
- (21) A teljesítménytervek tervezetében meghatározott célokat az értékelési eljárások időtartama alatt, a referencia-időszak kezdetétől és – adott esetben – a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok felülvizsgálata során is alkalmazni kell. Annak érdekében, hogy a légtérfelhasználók már a referencia-időszak kezdetétől részesüljenek a teljesítményjavulással járó előnyökből, a végleges teljesítményterv elfogadásakor a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen kitűzött teljesítménycélokat visszamenőlegesen alkalmazni kell az egységdíjak kiigazításával.
- (22) Ha a tagállam a referencia-időszak időtartama alatt szeretné módosítani valamelyik teljesítménycélt (vagy több célt), ahhoz engedélyt kell kérni a Bizottságtól. Ilyen kérést akkor lehet benyújtani, ha elérték a riasztási küszöbértékeket, vagy ha a tagállam bizonyítja, hogy a teljesítménycélok alátámasztására használt – többek között a beruházásokat vonatkozó – kiindulási adatok, feltételezések és magyarázatok ma már nem pontosak, jelentős mértékben és tartósan megváltoztak, és ez a változás a teljesítményterv elfogadásának időpontjában nem volt előrelátható. A Bizottság csak akkor jogosítja fel az érintett tagállamot a tervezett módosításra, ha ezt a fentiekben említett körülmények fényében szükségesnek és arányosnak találja, és ha a módosított teljesítménycélok is garantálják az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangot.
- (23) Az integrált szolgáltatásnyújtás ösztönzése érdekében bevezetésre kerülő új technológiáknak és üzleti modelleknek hosszú távon a felhasználói költségek jelentős csökkenésével kell járniuk, ugyanakkor kezdetben szerkezetátalakítási költségek felmerüléséhez vezethetnek. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ha valamely tagállam bizonyítani tudja, hogy a szerkezetátalakítás nettó hasznot jelent a felhasználóknak, kérhesse a helyi költséghatékonysági célok felülvizsgálatát is annak érdekében, hogy a teljesítménytervekben megállapított költségek felülvizsgálatával visszaszerezze a szerkezetátalakítással kapcsolatos költségeket. Ezt a Bizottságnak jóvá kell hagynia.

- (24) A Bizottságnak a referencia-időszak időtartama alatt felül kell vizsgálnia az uniós szintű teljesítménycélokat, és meg kell állapítania, hogy azok továbbra is megfelelők-e. Ha a referencia-időszak időtartama alatt bebizonyosodik, hogy a körülmények megváltozása miatt a célok már nem megfelelőek, és ezért a célok felülvizsgálata szükséges és arányos, a Bizottságnak meg kell fontolnia az uniós szintű teljesítménycélok felülvizsgálatát. Az uniós szintű célok módosítása esetén új referencia-időszak kezdődik, amelynek során ismét meg kell határozni a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén érvényes teljesítményterveket és teljesítménycélokat.
- (25) A teljesítménycéloknak a hálózati funkciókra is érvényeseknek kell lenniük, és a hálózati funkcióknak is hozzá kell járulniuk az uniós szintű teljesítménycélok eléréséhez. Ebből a célból a hálózatkezelőnek el kell készítenie a hálózati teljesítménytervet, amelyet a Bizottság fog ellenőrizni és elfogadni.
- (26) A hálózati célokra vonatkozó teljesítménycélok eléréséhez kulcsfontosságú a fő érdekelt felek (köztük a léginnavigációs szolgáltatók, a funkcionális légtérblokkok, a repülőterek, a polgári és katonai légtérfelhasználók és a hálózatkezelő) közötti hatékony operatív együttműködés és együttműködésen alapuló döntéshozatal.
- (27) A léginnavigációs szolgáltatások kapcsán megállapított költségeket a légtérfelhasználókra kiszabott díjakból kell finanszírozni. Ezeket a díjakat az *útvonal*i és közeli körzeti léginnavigációs szolgáltatásokhoz meghatározott díjszámítási körzetek viszonylatában kell meghatározni. A tagállamoknak gondoskodniuk kell e díjszámítási körzetek földrajzi kiterjedésének egyértelmű meghatározásáról, valamint arról, hogy a díjszámítási körzetek összhangban álljanak a biztosított léginnavigációs szolgáltatásokkal. Előfordulhat, hogy a repülőterek működésében bekövetkező változások miatt a referencia-időszak alatt módosítani kell valamelyik közeli körzeti díjszámítási körzetet.
- (28) Minden díjszámítási körzetben meg kell határozni a díjakhoz tartozó költség alapot, amely lefedi a vonatkozó léginnavigációs szolgáltatások és létesítmények megállapított költségeit. Lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a költség alapba beszámítsák a nemzeti felügyeleti hatóságoknál felmerülő megállapított költségeket, valamint a léginnavigációs szolgáltatások biztosításához szükséges egyéb állami költségeket.
- (29) Az *útvonal*i és közeli körzeti díjakhoz tartozó megállapított költségeket minden referencia-időszak elején meg kell határozni a teljesítménytervek részeként. A megállapított költségeket az érintett referencia-időszak minden naptári évére vonatkozóan meg kell határozni. A nemzeti felügyeleti hatóságok feladata ellenőrizni, hogy a megállapított költségek között csak olyan költségelemek szerepeljenek, amelyek a teljesítmény- és díjszámítási rendszer keretében elszámolhatók.
- (30) Az *útvonal*i és közeli körzeti léginnavigációs szolgáltatások költség alapjába bevont megállapított költségeknek a következőket kell tartalmazniuk: személyzeti költségek, a személyzeti költségektől eltérő működési költségek, értékcsökkenési költségek, tőkeköltségek és rendkívüli költségek. Az egységesség és az átláthatóság biztosítása érdekében a ténylegesen felmerült költségeket ugyanezekre a kategóriákra lebontva évente jelenteni kell.
- (31) A nemzeti felügyeleti hatóságoknak minden referencia-időszakot megelőzően meg kell határozniuk a költségek *útvonal*i és közeli körzeti szolgáltatások közötti elosztásához használt feltételeket, továbbá tájékoztatniuk kell ezekről a Bizottságot. Ezeknek a feltételeknek biztosítaniuk kell a megállapított költségek átlátható meghatározását, valamint azt, hogy az *útvonal*i és a közeli körzeti szolgáltatások között ne forduljon elő keresztfinanszírozás.
- (32) A tagállamok évente kiszámítják az *útvonal*i és közeli körzeti díjszabási körzetek egységszámait. Az egységszám kiszámítása során a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a légtérfelhasználóknak ne számítsanak fel díjat az állami pénzeszközökből (köztük uniós támogatási programokból, például a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó finanszírozással, az európai hálózatfinanszírozási eszközzel vagy a kohéziós alappal) támogatott szolgáltatások és létesítmények után. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az egységszám kiszámítása során az inflációhoz igazítsák a megállapított költségeket.
- (33) A teljesítmény- és díjszámítási rendszernek a szolgáltatásnyújtás ösztönzése érdekében egy közlekedési kockázatmegosztási mechanizmust is tartalmaznia kell. Lehetővé kell tenni a nemzeti felügyeleti hatóságok számára, hogy a helyi körülmények figyelembevétele és a léginnavigációs szolgáltatások nyújtásának hatékonyabb ösztönzése érdekében módosítsák az e rendeletben meghatározott közlekedési kockázatmegosztási paraméterek értékét. A módosítást a léginnavigációs szolgáltatókkal és a légtérfelhasználókkal történő egyeztetést követően kell elvégezni. Ezek a módosítások ugyanakkor nem csökkenthetik az érintett léginnavigációs szolgáltató vagy szolgáltatók kockázatnak való kitettségét az e rendeletben meghatározott alapértelmezett mechanizmushoz képest.
- (34) A megállapított és a tényleges költségek közötti eltérések viszonylatában a léginnavigációs szolgáltatóknak kell viselniük a költségkockázatokat, kivéve néhány olyan költségelemet, amelyekre különleges követelmények vonatkoznak.

- (35) A léginavigációs szolgáltatók a referencia-időszakban nem juthatnak pénzügyi többletkezhez az új és meglévő beruházások megszüntetése vagy elhalasztása miatt. Lehetővé kell tenni a léginavigációs szolgáltatók számára, hogy a referencia-időszakban évente módosítsák a tervezett főbb beruházásokat, ehhez azonban részletes indokolás, valamint a kért módosítások nemzeti felügyeleti hatóság általi jóváhagyása szükséges. Ha egy referencia-időszakban az új és meglévő beruházások tényleges költsége meghaladja a kapcsolódó megállapított költségeket, a nemzeti felügyeleti hatóságok feladata, hogy megvizsgálják a léginavigációs szolgáltatók által benyújtott részletes indokolást, és jóváhagyják a többletköltségek légtérfelhasználók általi megtérítését. A költségek közötti lényeges eltéréseket nem lehet a felhasználókra terhelni, kivéve, ha a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a többletköltségek kizárólag az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv és különösen a SESAR közös projektek végrehajtásának megfelelő üzemeltetési változásokhoz szükséges új és meglévő beruházások miatt merültek fel.
- (36) A hatályos jogszabályok és pénzügyi feltételek előre nem látható változásai következtében a referencia-időszak során a teljesítménytervekben szereplő megállapított nyugdíjköltségek és a tényleges nyugdíjköltségek között jelentős eltérések léphetnek fel. A nemzeti felügyeleti hatóság által elvégzett ellenőrzést követően a költségeltéréseket az egységdíjak kiigazításával a légtérfelhasználókra kell áthárítani.
- (37) A tagállamoknak évente minden díjszámítási körzetre vonatkozóan meg kell határozniuk egy egységdíjat. A tagállamok számára lehetővé kell tenni az egységdíjak közös megállapítását, különösen azokban az esetekben, amikor a díjszámítási körzetek több tagállam területére terjednek ki, vagy amikor a tagállamok közös útvonaldíj-rendszerben vesznek részt. A Bizottságnak meg kell erősítenie, hogy a tagállamok által benyújtott egységdíjak megfelelnek az egységdíjak számítására vonatkozó e rendelet szerinti előírásoknak.
- (38) A díjszámítási rendszernek teljeskörű és átlátható információkat kell biztosítania a díjak, a tényleges költségek és az egységdíjak költségalapjáról. A tagállamoknak legkésőbb hat hónappal az egyes referencia-időszakok kezdete előtt konzultációt kell folytatniuk a léginavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és – adott esetben – a repülőterekkel és repülőtérei koordinátorokkal az adott referencia-időszakra vonatkozóan a megállapított költségekre vonatkozó tervekről, a tervezett beruházásokról, a szolgáltatási egységekkel kapcsolatos előrejelzésekről és a díjszábsási politikáról. A referencia-időszakban a tagállamok feladata, hogy évente konzultáljanak a fent említett érdekelt felekkel a tervezett egységdíjakról és a léginavigációs szolgáltatások biztosítása kapcsán felmerült tényleges költségekről. A tagállamoknak a konzultáció céljából hiánytalan és megfelelő információkat kell biztosítaniuk a konzultációba bevont szervezetek számára.
- (39) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a léginavigációs díjak tekintetében modulációt alkalmazzanak annak érdekében, hogy így ösztönözzék a légi járműveknek a közös SESAR-projektekben szereplő rendszerekkel való felszerelését. A léginavigációs szolgáltatások hatékonyságának javítása és használatuk optimalizálásának az előmozdítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a hálózat egy adott körzetben vagy útvonalon, illetve egy adott időszakban jellemző leterheltségét figyelembe véve a díjakra további modulációt alkalmazzanak.
- (40) A közös díjszámítási rendszer hatékonyabbá tétele, valamint az adminisztrációs és könyvelési munkateher csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok az *útvonaldíjakat* közös útvonaldíj-rendszer keretén belül, repülésenkénti egyszeri díj formájában közösen szedjék be.
- (41) Végrehajtási intézkedéseket kell kidolgozni annak biztosítása érdekében, hogy a légtérfelhasználók időben és hiánytalanul megfizessék a léginavigációs díjakat.
- (42) A repülőjáratok után az egyes díjszámítási körzetekben fizetendő léginavigációs díjakat úgy kell kiszámolni, hogy a vonatkozó egységdíjat megszorozzuk a szolgáltatási egységek számával. Különösen a könnyű légi járművekre kiszabott díjak szintje nem lehet olyan mértékű, hogy az a biztonsági berendezések és szolgáltatások igénybevételenek csökkenéséhez vagy új technológiák és eljárások bevezetésének elmaradásához vezessen. A léginavigációs díjak megfizetése alól mentesített járatok esetében a léginavigációs szolgáltatók által biztosított szolgáltatások költségeit a tagállamok fizetik.
- (43) Amennyiben a múltban nem fordultak elő üzemeltetési problémák, a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani az egyszerűsített díjszámítási rendszer használatára, amelynek célja a léginavigációs szolgáltatók ösztönzése és a léginavigációs szolgáltató és a nemzeti felügyeleti hatóságokra nehezedő adminisztrációs terhek csökkentése.
- (44) Ha a közelségi navigációs szolgáltatásokat vagy a kommunikációs, navigációs és légtérrelőrző szolgáltatásokat, a légi navigációhoz szükséges meteorológiai szolgáltatásokat és a légiforgalmi tájékoztatási szolgáltatásokat („CNS, MET és AIS”) vagy az ATM-adatszolgáltatásokat piaci feltételek mellett biztosítják, lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy mentesítsék ezeket a szolgáltatásokat a díjszámítási rendszer bizonyos előírásainak, valamint a költséghatékonysági céloknak az alkalmazása alól. A tagállamoknak a referencia-időszak során meg kell tudniuk teremteni a szóban forgó piaci feltételeket.

- (45) A teljesítménycélok uniós és nemzeti szinten, valamint a funkcionális légtérblokkok szintjén történő meghatározása és ellenőrzése szempontjából létfontosságú, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok, a léginnavigációs szolgáltatók, a repülőtér-üzembentartók, a repülőtéri koordinátorok, a légtérfelhasználók és a hálózatkezelő elérhetővé tegyék a megfelelő adatokat és információkat.
- (46) A nemzeti felügyeleti hatóságok feladata rendszeresen ellenőrizni, hogy milyen mértékben sikerült teljesíteni a teljesítménytervekben meghatározott teljesítménycélokat. Ha a célok nem teljesülnek, az érintett tagállamnak vagy nemzeti felügyeleti hatóságnak életbe kell léptetnie az ilyen helyzetek kezelésére meghatározott megfelelő intézkedéseket.
- (47) A Bizottságnak nyomon kell követnie a léginnavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók teljesítményét, és rendszeresen értékelni kell a teljesítménycélok megvalósítását. A Bizottság évente ismerteti ellenőrzési tevékenységének eredményét az egységes égbolttal foglalkozó bizottsággal.
- (48) A piaci feltételekkel kapcsolatos titoktartási követelmények megsértése nélkül a kellő átláthatóság és az érdekelttek megfelelő tájékoztatása érdekében az e rendelet által előírt lényeges információkat és végleges jelentéseket közzé kell tenni.
- (49) A 390/2013/EU végrehajtási rendeletet és a 391/2013/EU végrehajtási rendeletet 2020. január 1-jével hatályon kívül kell helyezni, a második referencia-időszakra vonatkozó kötelezettségek tekintetében azonban ezt a dátumot követően is alkalmazni kell.
- (50) Ez a rendelet a harmadik és az azt követő referencia-időszakok tekintetében alkalmazandó. Annak érdekében, hogy még a harmadik referencia-időszak kezdete előtt lehetővé váljon az uniós szintű célok elfogadása, valamint a teljesítménytervek kidolgozása és elfogadása, e rendeletnek a hatálybalépésétől kezdve azonnal alkalmazandónak kell lennie.
- (51) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Egységes Égbolt Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet a léginnavigációs szolgáltatásokra és a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszerek működését szabályozza.

(2) Ez a rendelet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) európai régiójában általános légi forgalom céljából biztosított léginnavigációs szolgáltatásokra és hálózati funkciókra vonatkozik, amely régióban a tagállamok felelősek a léginnavigációs szolgáltatások biztosításáért.

Ez a rendelet az alábbiakra alkalmazandó:

- a) az 549/2004/EK rendelet 2. cikke (5) bekezdésében említett léginnavigációs szolgáltatók;
- b) a Bizottság által a hálózati funkciók teljesítéséhez szükséges feladatok elvégzésére az 551/2004/EK rendelet 6. cikke (2) bekezdésének megfelelően az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 4. cikkével összhangban kinevezett szerv (a továbbiakban: „hálózatkezelő”).

A célok kitűzése és a költséghatékonysággal kapcsolatos teljesítmény ellenőrzése tekintetében ez a rendelet alkalmazandó a hatóságoknál vagy minősített szervezeteknél felmerülő, a légtérfelhasználók által fizetendő díjakból megtérítendő költségekre is az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének b) pontjában, valamint az e rendelet 22. cikke (1) bekezdésének a harmadik albekezdésében meghatározottak szerint.

(3) Ez a rendelet a tagállamok területén található, a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott legalább évi 80 000 légi szállítási műveletet lebonyolító repülőtereken biztosított közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatásokra vonatkozik.

(4) A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy a területükön található, de a (3) bekezdésben említetteken kívüli más repülőtereken végzett közelkörzeti navigációs szolgáltatásokra is alkalmazzák e rendelet előírásait.

- (5) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a következőkre is alkalmazzák e rendelet előírásait:
- a) a nem az ICAO EUR régió, hanem más ICAO szerinti régió alapján az illetékességi körükbe tartozó légtérben biztosított léginnavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók, a tagállamoknak a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezményben (a „Chicagói Egyezmény”) foglalt jogai és kötelezettségei sérelme nélkül;
 - b) azon léginnavigációs szolgáltatók, amelyek az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedéllyel rendelkeznek léginnavigációs szolgáltatások tanúsítvány nélküli végzésére.
- (6) A tagállamok késedelem nélkül értesítik a Bizottságot a (4) és az (5) bekezdés alapján meghozott határozatokról.

A tagállamok biztosítják, hogy e határozatok időtartama megfeleljen a referencia-időszaknak. Ezeket a határozatokat a tagállamok a referencia-időszakban nem módosíthatják vagy vonhatják vissza.

- (7) Ez a rendelet a 7. cikkben meghatározott harmadik referencia-időszakra, valamint az azt követő referencia-időszakokra alkalmazandó.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalom meghatározások alkalmazandók:

1. „tényleges költség”: az adott naptári évben hitelesített elszámolás vagy hitelesített elszámolás hiányában a végső ellenőrzés alá tartozó léginnavigációs szolgáltatások biztosítása során ténylegesen felmerült költség;
2. „légiforgalmi szolgálati egység” (a továbbiakban: „ATS-egység”): az adott légtérben légiforgalmi szolgáltatás biztosításáért felelős polgári vagy katonai egység;
3. „repülőtéri koordinátor”: valamely tagállam által a koordinált repülőtereken azon koordinátori feladatok elvégzésére kijelölt, megfelelő képesítéssel rendelkező természetes vagy jogi személy, amelyeket a 95/93/EGK tanácsi rendelet (9) 4. cikke határoz meg;
4. „repülőtér-üzembentartó”: olyan jogi vagy természetes személy, amely vagy aki legalább egy repülőteret üzemeltet;
5. „légtérfelhasználó”: a légijármű-üzembentartó a repülés idején, vagy – amennyiben az üzemben tartó kiléte nem ismert –, a légi jármű tulajdonosa, kivéve, ha bizonyítható, hogy az adott időpontban valaki más volt az üzemben tartó;
6. „légtérfelhasználók képviselője”: olyan jogi személy vagy szervezet, amely a légtérfelhasználók egy vagy több kategóriájának az érdekeit képviseli;
7. „közveti irányítóközpont”: a felelősségi területéhez tartozó ellenőrzött járatokhoz légiforgalmi szolgáltatásokat biztosító egység;
8. „útvonali díjszámítási körzet”: a talajtól egészen a magaslégtérig terjedő adott légtérvolumen, amelyen belül útvonali léginnavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségápolat és egységes egységdíjat határoztak meg;
9. „rendkívüli esemény”: olyan körülmények, amelyek között a légiforgalmi szolgáltatási kapacitás abnormális módon lecsökken, ezért a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő késések szintje abnormálisan magas az alábbiak következtében: tervezett korlátozás operatív vagy műszaki változás miatt, igen kedvezőtlen időjárási feltételek, a légtér jelentős részének rendelkezésre nem állása természeti vagy politikai okok, illetve szakszervezeti fellépés miatt, amely indokoltá teszi, hogy a hálózatkezelő mozgósítsa az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egységet (EACCC);
10. „IFR szerinti légi szállítási műveletek évente”: a műszeres repülési szabályok szerinti felszállások és leszállások számának a 12. cikk szerinti teljesítményterv-tervezet benyújtását megelőző három naptári év éves átlagaként kiszámított összege;
11. „előrejelzett inflációs index”: a referencia-időszak kezdetét megelőző harmadik éven alapuló éves inflációs index, amelynek kiszámítása a Nemzetközi Valutaalap által az érintett tagállamra vonatkozóan a teljesítményterv tervezetének a kidolgozásakor kiadott, a fogyasztói árindex átlagos százalékos változására vonatkozó legújabb inflációs előrejelzés alapján történik. Ha a Nemzetközi Valutaalap által az adott évre nézve közzétett százalékos változás értéke negatív, a nulla értéket kell használni.

(9) A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

12. „tényleges inflációs index”: a referencia-időszak kezdetét megelőző harmadik éven alapuló éves inflációs index, amelynek kiszámítása a Bizottság által az Eurostat harmonizált fogyasztói árindexében az adott tagállamra vonatkozóan közzétett tényleges inflációs ráta $n+1$. év áprilisi értékének felhasználásával történik. Ha a Bizottság által az adott évre nézve közzétett százalékos változás értéke negatív, a nulla értéket kell használni.
13. „jelentős beruházás”: olyan befektetett eszközök vásárlása, kifejlesztése, cseréje, továbbfejlesztése vagy bérlete, amelynek az eszközök teljes élettartama alatti összértéke reálértéken meghaladja az 5 millió eurót;
14. „nemzeti hatóság”: egy vagy több tagállam által nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén létrehozott szabályozó vagy felügyeleti hatóság;
15. „új vagy meglévő beruházás”: befektetett eszközök vásárlása, kifejlesztése, cseréje, továbbfejlesztése vagy bérlete, amelyeknél az értékcsökkenési költségek, tőkeköltségek vagy bérlet esetén a működési költségek a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakban jelentkeznek;
16. „referencia-időszak”: az uniós szintű teljesítménycélok érvényességi és alkalmazási időszaka az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének d) pontjában és e rendelet 7. cikkében meghatározottak szerint;
17. „referenciaérték”: a hálózatkezelő által az egyes tagállam és funkcionális légtérblokk esetében kiszámított *útvonali* légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késékek értéke, amelynek célja, hogy teljesüljön az *útvonali* légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késésekre vonatkozóan kitűzött uniós szintű célkitűzés;
18. „szerkezetátalakítási költségek”: az integrált szolgáltatásnyújtás, az alkalmazottak végkielégítése, a légiforgalom-irányító központok bezárása, a tevékenységek áthelyezése, valamint egyes eszközök értékének leírása vagy más léginavigációs szolgáltatókban való stratégiai részesedés szerzésének ösztönzését célzó új technológiák, eljárások és üzleti modellek bevezetése révén megvalósuló szerkezetátalakítási folyamat során a léginavigációs szolgáltatóknál felmerülő jelentős összegű, egyszeri költségek;
19. „futópályasértés”: bármely olyan esemény egy repülőtéren, amely során egy légi jármű, gépjármű vagy személy jogosulatlanul tartózkodik a légi járművek leszállására és felszállásra kijelölt védett területen;
20. „minimális elkülönítési távolság megsértése”: olyan helyzet, amelyben az előírt minimális elkülönítési távolságokat nem tartották be a légi járművek között;
21. „közelkörzeti díjszámítási körzet”: a tagállamok területén található repülőtér vagy repülőtércsoport, amelyen belül közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokat biztosítanak, és amelynek vonatkozásában egységes költségálapot és egységes egységdíjat határoztak meg.

II. FEJEZET

FELADATOK ÉS HATÁSKÖRÖK

3. cikk

A teljesítmény-felülvizsgáló szerv által nyújtott támogatás

Ha a teljesítményrendszerek működtetésével kapcsolatos bizottsági feladatok végrehajtásához arra szükség van, a Bizottság segítséget kérhet a teljesítmény-felülvizsgáló szervtől az alábbiak tekintetében:

- a) a léginavigációs szolgáltatásokkal és hálózati funkciókkal kapcsolatos vonatkozó információk összegyűjtése, vizsgálata, hitelesítése és terjesztése;
- b) a fő teljesítményterületek kiválasztása és bevezetése;
- c) a fő teljesítménymutatók és ellenőrzési mutatók meghatározása;
- d) az uniós szintű teljesítménycél-tartományok meghatározása és az uniós szintű teljesítménycélok meghatározása és felülvizsgálata;
- e) a 9. cikk (4) bekezdésében említett kiindulási értékek, riasztási küszöbértékek és kontrollcsoportok meghatározása;
- f) a tervezet szerinti nemzeti teljesítménycélok vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok összehangjának értékelése a 14. és a 15. cikknek megfelelően, valamint a teljesítményterv-tervezetek ellenőrzése a 14. cikk (1) bekezdésével és a 15. cikk (1) bekezdésével összhangban;
- g) a teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzése a 13. cikkel összhangban;

- h) az e rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében említett hálózati teljesítményterv tervezetének ellenőrzése a 19. cikkel összhangban;
- i) a felülvizsgált teljesítménycélok és a tagállamok által bevezetett korrekciós intézkedések értékelése a 15. cikk (5) bekezdésével összhangban;
- j) a léginavigációs szolgáltatások teljesítményének ellenőrzése helyi és uniós szinten, valamint a funkcionális légtérblokkok szintjén, ideértve a beruházási és tőkekiadásokat is;
- k) a hálózati funkciók teljesítményének ellenőrzése a 37. cikk (2) bekezdésével összhangban;
- l) a nemzeti felügyeleti hatóságoktól a teljesítménytervekkel kapcsolatban kapott információk értékelése a 37. cikk (3) bekezdésével összhangban, az európai légiforgalom-irányítási hálózat teljesítményének ellenőrzése céljából;
- m) a teljesítménycélok referencia-időszakban való teljesítésének értékelése;
- n) a teljesítménytervekkel kapcsolatos érdekelti egyeztetések ülésnaptárát, valamint a 24. cikk (2) és (3) bekezdése, valamint a 30. cikk szerinti konzultációs kötelezettségeket érintő koordináció folyamatos végzése és támogatása.

4. cikk

A léginavigációs szolgáltatók általi adatszolgáltatás és az általuk végzett nyomon követés előmozdítása

(1) Amennyiben arra a nemzeti felügyeleti hatóságok által a teljesítményrendszer működtetéséhez kapcsolódó feladatok ellátásához szükség van, a léginavigációs szolgáltatók – kérésre – késedelem nélkül az említett hatóságok rendelkezésére bocsátják az alábbiakat:

- a) a nemzeti teljesítménycélok vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok meghatározásához szükséges információk a helyi viszonyokról;
- b) a léginavigációs díjak sajátjöke-megtérülésének megállapításához szükséges adatok;
- c) a kérés dátumát követő öt évben tervezett beruházásokra vonatkozó információk, amelyekből kiderül, hogy milyen új és meglévő beruházásokra fordított kiadásokat terveznek az adott referencia-időszakban és azt követően, valamint, hogy a jelentős beruházások hogyan járulnak hozzá az egyes fő teljesítményterületeken elérendő teljesítményhez;
- d) az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽¹⁰⁾ III. mellékletének ATM/ANS.OR.D.005 pontjában említett üzleti tervük;
- e) a 28. cikk (3) bekezdése alkalmazásához szükséges információk;
- f) adatok a költségalapokról és információk a költségeknek az *útvonali* és közelségi léginavigációs szolgáltatások közötti megoszlásáról, adatok a kereskedelmi tevékenységekből származó bevételekről, valamint a kapott állami támogatásról.

(2) A léginavigációs szolgáltatók előmozdítják a 37. cikk (1) bekezdésében leírt ellenőrzési célú tevékenységek elvégzését, amelyet az illetékes nemzeti felügyeleti hatóság vagy az annak képviseletében eljáró fél az érintett hatóság tagállamában hatályos nemzeti jogszabályoknak megfelelően végez, különösen az ehhez szükséges és bekért vonatkozó dokumentumok, adatok, információk és szóbeli magyarázatok biztosításával, és ha ezt az adott tagállam nemzeti jogrendszere megengedi, a nemzeti jog előírásainak megfelelően az érintett létesítményeikhez, földterületeikhez és járműveikhez való hozzáférés biztosításával.

5. cikk

A hálózatkezelő által nyújtott támogatás

A hálózatkezelő a teljesítményrendszer működésének részleteivel összefüggő következő feladatokat látja el:

- a) segíti a Bizottság munkáját azzal, hogy releváns információkat nyújt az uniós szintű teljesítménycélok referencia-időszak előtti előkészítése, valamint a teljesítménycélok elérésének a referencia-időszak alatti ellenőrzése céljából, többek között annak révén, hogy – indokolatlan késedelem nélkül – felhívja a Bizottság figyelmét minden olyan körülményre, amikor a teljesítménycélok nem teljesülnek, vagy fennáll annak kockázata, hogy nem fognak teljesülni, vagy a működési teljesítmény jelentős és tartós esése figyelhető meg;

⁽¹⁰⁾ A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgáltatásokat 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 a 2016/1377/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017. 3. 8., 1. o.)

- b) a Bizottság kérésére támogatja a nemzeti felügyeleti hatóságokat azáltal, hogy releváns információkat biztosít a teljesítménytervek előkészítéséhez és indokolatlan késedelem nélkül felhívja a nemzeti felügyeleti hatóság figyelmét minden olyan körülményre, ahol a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok nem teljesülnek vagy fennáll annak kockázata, hogy nem fognak teljesülni, vagy a működési teljesítmény jelentős és tartós esése figyelhető meg;
- c) támogatja a léginnavigációs szolgáltatókat a nemzeti teljesítménycélok vagy a funkcionális légtérblokk szintjén kitűzött teljesítménycélok elérésében, különösen az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 9. cikkében említett hálózati működési terv kidolgozása és végrehajtása révén.

6. cikk

Egyeztetés az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével

Az 549/2004/EK rendelet 13a. cikke és az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdésének h) pontjával és 93. cikkének b) pontjával összhangban a Bizottság és a tagállamok egyeztetnek az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével annak biztosítása érdekében, hogy:

- a) a biztonsági szempontok megfelelően érvényesüljenek, ideértve a fő teljesítménymutatók és a biztonság fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélok meghatározását, felülvizsgálatát és végrehajtását is;
- b) a fő teljesítménymutatók és a „biztonság” fő teljesítményterülethez tartozó teljesítménycélok összhangban álljanak az (EU) 2018/1139 rendelet 6. cikkében említett európai repülésbiztonsági tervvel.

III. FEJEZET

A TELJESÍTMÉNYCÉLOK MEGHATÁROZÁSA

7. cikk

A referencia-időszakok időtartama

- (1) A harmadik referencia-időszak a 2020 és 2024 közötti naptári éveket foglalja magában.
- (2) Az ezt követő referencia-időszakok öt naptári évet fognak lefedni.
- (3) A referencia-időszakok időtartamának az (1) és a (2) bekezdésben történő megadása a 10. cikk (6) bekezdésének a sérelme nélkül történik.

8. cikk

Fő teljesítménymutatók és ellenőrzési mutatók

- (1) A fő teljesítménymutatókat és a léginnavigációs szolgáltatásokkal a különböző fő teljesítményterületeken uniós szinten elért teljesítmény ellenőrzésére szolgáló mutatókat az I. melléklet 1. szakasza határozza meg.
- (2) A fő teljesítménymutatókat és a léginnavigációs szolgáltatásokkal a különböző nemzeti vagy funkcionális légtérblokkok szintjén elért teljesítmény ellenőrzésére szolgáló mutatókat az I. melléklet 2. szakasza határozza meg.
- (3) A fő teljesítménymutatókat és a hálózati funkciók teljesítményének ellenőrzésére szolgáló mutatókat az I. melléklet 3. szakasza határozza meg.
- (4) A tagállamok a (2) bekezdésben meghatározottakon kívül is létrehozhatnak fő teljesítménymutatókat és ellenőrzési mutatókat, különösen polgári-katonai és meteorológiai területeken.

9. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok

- (1) A nemzeti felügyeleti hatóságok az uniós szintű teljesítménycélok meghatározásának elősegítése érdekében legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt 19 hónappal benyújtják a Bizottságnak a közelgő referencia-időszakra vonatkozó kezdeti költségadatokat és a 10. cikk (2) bekezdésének f) pontjában említett forgalmi előrejelzésekkel kapcsolatos információkat.
- (2) A Bizottság legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt 15 hónappal közlésezi az uniós szintű teljesítménycélokra vonatkozó indikatív céltartományokat, vagyis azon éves minimális és maximális értékeket, amelyek között a Bizottság az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását tervezi.

A Bizottság konzultál az indikatív céltartományokról az 549/2004/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdésében felsorolt érdekelt felekkel, valamint más érintett személyekkel és szervezetekkel, a biztonsági szempontokról pedig az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével.

(3) A Bizottság legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt hét hónappal az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint elfogadja a 8. cikk (1) bekezdésében említett fő teljesítménymutatókhoz tartozó uniós szintű teljesítménycélokat.

Ebből a célból a Bizottság:

- a) figyelembe veszi a teljesítmény-felülvizsgálati szerv, a hálózatkezelő és a nemzeti felügyeleti hatóságok által közölt releváns információkat;
- b) felhasználja az IFR szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezett, az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálatának (STATFOR) alap-előrejelzésén alapuló *útvonali* forgalmi előrejelzéseket;
- c) az alapul szolgáló feltételezések és magyarázatok ismertetésével alátámasztja az egyes uniós szintű teljesítménycélokat, ideértve többek között az e bekezdés a) pontjában említett információknak, a (2) bekezdésben említett konzultáció eredményének, valamint az összes további releváns tényadatnak a felhasználását.

(4) Az uniós szintű teljesítménycélok elfogadása mellett a Bizottság az alábbiakat is meghatározza:

- a) uniós szinten a „megállapított költségek kiindulási értékét” és a „megállapított egységköltség kiindulási értékét” a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen az I. melléklet 1. szakaszának 4.1. pontjában említett fő teljesítménymutatóhoz tartozó célok meghatározása céljából. Ezeket a kiindulási értékeket a referencia-időszakot megelőző év viszonylatában kell kiszámítani.

A megállapított költségek kiindulási értékét a megelőző referencia-időszakból rendelkezésre álló tényleges költségek alapján kell meghatározni, és a rendelkezésre álló legutóbbi költségtervezetek, forgalmi változások, valamint az azok költséghatásainak figyelembevétele érdekében ki kell igazítani.

A megállapított egységköltség kiindulási értékét úgy kell meghatározni, hogy a referencia-időszak kezdetét megelőző évre vonatkozóan a megállapított költségek kiindulási értékét el kell osztani a forgalmi előrejelzés szolgáltatási egységeiben kifejezett értékével.

- b) a riasztási küszöbértékeket, amelyek túllépése esetén a tagállamok a 18. cikk (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjának megfelelően kérhetik a teljesítménytervekben szereplő teljesítménycélok felülvizsgálatát. A szóban forgó riasztási küszöbértékek a következő paramétereken alapulnak:
 - i. a tényleges forgalom és az előrejelzett forgalom közötti eltérés egy adott naptári évben, az IFR szerinti műveletek százalékában kifejezve;
 - ii. a tényleges forgalom és az előrejelzett forgalom közötti eltérés egy adott naptári évben, a szolgáltatási egységek százalékában kifejezve;
 - iii. 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 módosításából adódóan. A szóban forgó változást – a referenciaértékek nagyságától függően – a változás százalékában vagy az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti késés perctört-részeként kell kifejezni.
- c) a hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykedő légiforgalmi szolgáltatókból álló kontrollcsoportok a „költséghatékonyság” fő teljesítményterület teljesítménycéljainak értékelése céljából.

10. cikk

Teljesítménytervek

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítményterveket dolgoznak ki.

(2) A teljesítményterveket a II. mellékletben meghatározott sablonnak megfelelően kell elkészíteni. A terveknek tartalmazniuk kell az alábbiakat:

- a) a 8.cikk (2) bekezdésében említett fő teljesítménymutatók alapján meghatározott kötelező nemzeti szintű teljesítménycélokat vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott kötelező teljesítménycélokat, többek között a „költséghatékonyság” teljesítményterületen kitűzött célok meghatározásának elősegítése érdekében az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozó „megállapított költségek kiindulási értéke” és „megállapított egységköltség kiindulási értéke” mutatókat. Ezeket a kiindulási értékeket a referencia-időszak kezdetét megelőző év viszonylatában kell kiszámítani.

A megállapított költségek kiindulási értékét a megelőző referencia-időszakra vonatkozó, rendelkezésre álló tényleges költségek felhasználásával kell meghatározni, és a rendelkezésre álló legutóbbi költségtervezetek, forgalmi változások, valamint azok költséghatásainak figyelembevétele érdekében ki kell igazítani.

A megállapított egységköltség kiindulási értékét úgy kell meghatározni, hogy a referencia-időszak kezdetét megelőző évre vonatkozóan a megállapított költségek kiindulási értékét el kell osztani a forgalmi előrejelzés szolgáltatási egységekben kifejezett értékével.

- b) az *útvonali* és a közelségi léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó megállapított költségeket az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának és e rendelet előírásainak megfelelően;
- c) a 11. cikknek megfelelően meghatározott ösztönzőrendszereket, amelyek tartalmazzák az ösztönzőrendszerekben használt paramétereket, adott esetben a 11. cikk (3) bekezdésében szereplő pivotértékekre vonatkozó modulációs mechanizmust, valamint az említett ösztönzőrendszerek célkitűzéseinek teljesítése érdekében hozott intézkedéseket;
- d) a teljesítménycélok elérése érdekében hozott fő intézkedések leírását;
- e) annak megerősítését, hogy a terv összhangban van e rendelet hatályával e rendelet 1. cikkének és az 549/2004/EK rendelet 7. cikkének megfelelően;
- f) az IFR szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezett, az Eurocontrol STATFOR alap-előrejelzésén alapuló *útvonali* forgalmi előrejelzéseket;
- g) az IFR szerint végrehajtott műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezett, az Eurocontrol STATFOR alap-előrejelzésén alapuló közelségi forgalmi előrejelzéseket;
- h) a működési teljesítmény vagy a költséghatékonyság, esetleg mindkettő szempontjából előnyös, határokon átnyúló koordinációt és a nemzetközi szolgáltatásokat elősegítő kezdeményezések leírását;
- i) információk a következőkről:
 - i. jelentős beruházások;
 - ii. módosításkezelési tervek a jelentős légtérbeli változások vagy az ATM-rendszer fejlesztéseinek életbeléptetéséhez, amelyek célja a hálózati teljesítményre gyakorolt negatív hatások lehető legkisebbre való csökkentése.

Az f) és g) pont tekintetében azonban a nemzeti felügyeleti hatóságok úgy is dönthetnek, hogy nem az Eurocontrol STATFOR alap-előrejelzésén alapuló előrejelzéseket használják fel az *útvonali* és közelségi forgalmi előrejelzésekhez. Ebben az esetben konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal, és a teljesítménytervben megindokolják, hogy miért nem ezt az előrejelzést használják. Az Eurocontrol STATFOR alap-előrejelzéstől való eltérésnek az említett előrejelzés által nem elégségesen kezelt specifikus helyi tényezővel kell összefüggnie. Az összes fő teljesítményterületre ugyanazokat az előrejelzéseket kell használni.

(3) A teljesítménytervek a 8. cikk (4) bekezdésében említett fő teljesítménymutatók alapján meghatározott további teljesítménycélokat is tartalmazhatnak. Ezeknek a céloknak támogatniuk kell a 9. cikk (3) bekezdésében és e cikk (2) bekezdésében az a) pontjában említett teljesítménycélok elérését.

(4) Az 549/2004/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdésével és 11. cikke (3) bekezdésének b) pontjával összhangban a nemzeti felügyeleti hatóságok konzultációt folytatnak a teljesítménytervek tervezetéről, többek között az azokban szereplő teljesítménycélokról és ösztönzőrendszerekről a léginavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel, valamint – adott esetben – a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtéri koordinátorokkal.

(5) A hálózati teljesítményterv kidolgozása a hálózatkezelő feladata. A hálózati teljesítménytervet a III. mellékletben szereplő sablonnak megfelelően kell elkészíteni, és a következőket kell tartalmaznia:

- a) a hálózatkezelő által képviselt hozzáadott érték, amely a tagállamok, a funkcionális légtérblokkok, a léginavigációs szolgáltatók, valamint a polgári és katonai légtérfelhasználók által a kapacitás- és környezetvédelmi célok elérése érdekében végzett tevékenységek támogatása során jelentkezik, valamint annak meghatározása, hogy a hálózati funkciók hogyan járulnak hozzá az uniós szintű teljesítménycélok teljesítéséhez;
- b) a hálózatkezelőre és az egyes hálózati funkciókra vonatkozó teljesítménycélok és célkitűzések, valamint az ezek elérését célzó intézkedések.

(6) Ha a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának negyedik albekezdésének megfelelően módosította az uniós szintű teljesítménycélokat, a tagállamok e rendelet előírásainak megfelelően szintén módosítják teljesítményterveiket és -céljaikat.

11. cikk

Ösztönzőrendszerek

- (1) A tagállamok által elfogadott teljesítménytervekben szereplő ösztönzőrendszerek:
- a) hatékony és arányos pénzügyi jellegű ösztönzőket határoznak meg a „költséghatékonyság” és a „kapacitás” fő teljesítményterületeken kitűzött teljesítménycélok eléréséhez;
 - b) a teljesítményterv által lefedett teljes időszakban alkalmazandók;
 - c) megkülönböztetésmentesek, átláthatók és hatékonyak;
 - d) az *útvonal*i és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra egyaránt alkalmazandók.

(2) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélokhoz kapcsolódó ösztönzőrendszerek tekintetében a 27. és a 28. cikk az irányadó.

(3) A „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélokhoz kapcsolódó ösztönzőrendszereknek az (1) bekezdésben meghatározott elveken kívül meg kell felelni az alábbi elveknek:

- a) arányosak a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő késés szintjével, és a kockázatnak kitett bevételre lényeges hatással lévő pénzügyi jellegű előnyöket és hátrányokat tartalmaznak;
- b) úgy vannak meghatározva, hogy a maximális pénzügyi hátrányok legalább egyensúlyban vannak a maximális pénzügyi előnyökkel;

A nemzeti felügyeleti hatóság a légtér felhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal konzultálva meghatározza a pénzügyi előnyök és hátrányok kiszámításához a XIII. melléklet 2.1.a) és 2.2.a) pontjában, valamint a XIII. melléklet 2.1.b) és 2.2.b) pontjának második albekezdésében említett maximális rögzített százalékos értékeket.

A pénzügyi előnyök kiszámításához a XIII. melléklet 2.1.b) és 2.2.b) pontjának második albekezdésében említett maximális rögzített százalékos értékek nem haladhatják meg a 2 %-ot.

- c) a pénzügyi előnyök és hátrányok számításához pivotértékeket kell használni;

A nemzeti felügyeleti hatóság a referencia-időszak kezdete előtt eldönti, hogy a pivotértékeket az alábbiak közül melyikre fogja alapozni:

- i. nemzeti szintű teljesítménycélok az egyes léginavigációs szolgáltatókra lebontva; vagy
- ii. nemzeti szintű modulált teljesítménycélok az egyes léginavigációs szolgáltatókra lebontva, amelyeket a nemzeti felügyeleti hatóság a légtér felhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal konzultálva évente határoz meg a következő évre vonatkozóan a XIII. melléklet 1. pontjának megfelelően. A modulációs mechanizmust a teljesítménytervben kell meghatározni. Ez a mechanizmus a referencia-időszak minden egyes évére alkalmazandó lesz, és a referencia-időszak során nem módosítható;

A nemzeti felügyeleti hatóság évente tájékoztatja a Bizottságot a pivotértékekről;

- d) A pivotértékek körül a nemzeti felügyeleti hatóság a légtér felhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal konzultálva meghatároz egy szimmetrikus tartományt annak biztosítása érdekében, hogy a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő késések kisebb változásai ne vezessenek pénzügyi előnyökhöz vagy hátrányokhoz.
- e) ha az *n*. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések tényleges átlagos szintje alacsonyabb az *n*. évre meghatározott pivotértéknél, és nincs a d) pontban meghatározott tartományban, ez pénzügyi előnyt jelent, mivel ebben az esetben az *n*+2. évtől az egységdíjat a XIII. melléklet 2. pontjában szereplő szabályok szerint növelni kell;
- f) ha az *n*. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések tényleges átlagos szintje magasabb az *n*. évre meghatározott pivotértéknél, és nincs a d) pontban meghatározott tartományban, ez pénzügyi hátrányt jelent, mivel ebben az esetben az *n*+2. évtől az egységdíjat a XIII. melléklet 2. pontjában szereplő szabályok szerint csökkenteni kell;

- g) a „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott *útvonali* célok esetében amennyiben a teljesítményterv a funkcionális légtérblokk szintjén kerül meghatározásra, az a)–f) pontokban felsorolt elvek mellett az alábbi rendelkezések is alkalmazandók:
- i. az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok az egyes érintett léginavigációs szolgáltatók szintjén lebontják az I. melléklet 2. szakasza 3.1.a) pontjában említett, a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélt a nemzeti szintű ösztönzők meghatározása céljából. Az így kapott értékek képezik a c) pontban említett pivotértékek alapját;
 - ii. az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok valamennyi érintett léginavigációs szolgáltatóra egységes módon ugyanazt az ösztönzőrendszert alkalmazzák;
 - iii. az i. pontban említett, az egyes léginavigációs szolgáltatók szintjén meghatározott pivotértékek mellett a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott pivotértékeket is használni kell, amelyek meghatározása az alábbiak szerint történik:
 - a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok; vagy
 - a funkcionális légtérblokk szintjén a XIII. melléklet 1. pontjával összhangban, a légtérfelhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgálatokkal konzultálva megállapított modulált teljesítménycélok;
 - iv. a c) pont rendelkezéseitől eltérve az érintett nemzeti szintű felügyeleti hatóságok közösen döntenek el, hogy alkalmazzanak-e modulációt az egyes léginavigációs szolgáltatók szintjén meghatározott vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott pivotértékekre. Ez a döntés az egyes léginavigációs szolgáltatók szintjén és a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott összes pivotértékre egységesen alkalmazandó lesz a referencia-időszak teljes időtartama alatt;
 - v. ha az a döntés születik, hogy a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélokot modulálni fogják, ugyanazt a modulációs mechanizmust kell alkalmazni a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélokra;
 - vi. ha az *útvonali* légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések összértéke az n. évben magasabb az n. évre meghatározott pivotértéknél (lásd: iii. pont), és nincs a (3) bekezdés d) pontjában említett tartományban, a (3) bekezdés e) pontját nem szabad alkalmazni, és a (3) bekezdés f) pontját csak azokra a léginavigációs szolgálatokra kell alkalmazni, amelyek túllépték a (3) bekezdés f) pontjában említett tartományt;
 - vii. ha az *útvonali* légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések összértéke az n. évben a funkcionális légtérblokkok szintjén alacsonyabb az n. évre meghatározott pivotértéknél (lásd: iii. pont), és nincs a (3) bekezdés d) pontjában említett tartományban, a (3) bekezdés f) pontját nem szabad alkalmazni, és a (3) bekezdés e) pontját csak azokra a léginavigációs szolgáltatókra kell alkalmazni, amelyek esetében az n. évben a légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések tényleges átlagos szintje alacsonyabb az n. évre meghatározott pivotértéknél, és nincs a d) pontban meghatározott tartományban.
- (4) A tagállamok által elfogadott teljesítménytervekben szereplő ösztönzőrendszerek ezenfelül az (1) bekezdés b) és c) pontjával összhangban pénzügyi jellegű ösztönzőket társíthatnak a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez, valamint a 10. cikk (3) bekezdésében foglalt további teljesítménycélok eléréséhez, feltéve, hogy ezek az ösztönzők hatékonyak és arányosak. Ezeket az ösztönzőrendszereket a (2) és a (3) bekezdésekben szereplő ösztönzőrendszereken felül és azoktól függetlenül kell alkalmazni. Az ezekből az ösztönzőrendszerekből eredő pénzügyi előnyök és hátrányok összesített értéke nem haladhatja meg az n. évre megállapított költségek 2 %, illetve 4 %-át.

IV. FEJEZET

A TELJESÍTMÉNYTERVEK ELFOGADÁSA, ÉRTÉKELÉSE ÉS FELÜLVIZSGÁLATA

12. cikk

A teljesítménytervek tervezetének elfogadása és benyújtása

A tagállamok elfogadják a nemzeti felügyeleti hatóság vagy hatóságok által készített, nemzeti vagy funkcionálislégtérblokk-szintű teljesítménytervek-tervezetét és legkésőbb a tervezet által érintett referencia-időszak kezdete előtt három hónappal benyújtják azt a Bizottságnak. Ha a teljesítményterv tervezetét a funkcionális légtérblokk szintjén készítették el, a tervet az összes érintett tagállam általi elfogadását követően be kell nyújtani a Bizottságnak.

13. cikk

A teljesítménytervek tervezete hiánytalanságának ellenőrzése

(1) A Bizottság ellenőrzi, hogy a teljesítményterveknek a tagállamok által a 12. cikkkel összhangban benyújtott tervezetei tartalmazzák-e a 10. cikk (2) és a 10. cikk (4) bekezdésében és – adott esetben – a 10. cikk (3) és (5) bekezdésében felsorolt követelményeknek való megfelelés ellenőrzéséhez szükséges elemeket.

(2) Ha a Bizottság az (1) bekezdésben említett ellenőrzés elvégzését követően megállapítja, hogy egy vagy több elem hiányzik, a teljesítményterv tervezetének a kézhezvételétől számított egy hónapon belül felszólítja az érintett tagállamot vagy tagállamokat, hogy nyújtson/nyújtsanak be módosított tervezetet, amely tartalmazza a hiányzó elemet vagy elemeket.

Ebben az esetben az érintett tagállam vagy tagállamok indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a bizottsági felszólítástól számított három héten belül benyújtják a teljesítményterv módosított tervezetét a Bizottságnak.

(3) A Bizottság megkezdi a teljesítményterv tervezetének a 14. cikkben ismertetett értékelését, amikor az (1) bekezdésben említett ellenőrzés elvégzését követően megállapítja, hogy a teljesítményterv tervezete az összes szükséges elemet tartalmazza vagy – esettől függően – amikor megkapja a teljesítményterv (2) bekezdésben említett módosított tervezetét.

14. cikk

A teljesítménytervek tervezetének és az abban foglalt céloknak az értékelése és felülvizsgálata

(1) A Bizottság a IV. melléklet 1. pontjában szereplő feltételek alapján és a helyi körülmények figyelembevételével értékeli, hogy a teljesítményterv tervezetében szereplő nemzeti teljesítménycélok vagy funkcionálislégtérblokk-szintű teljesítménycélok összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal. A Bizottság a IV. melléklet 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítheti az értékelést.

(2) Ha az (1) bekezdésben említett értékelés alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv tervezetében szereplő teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal, a Bizottság a teljesítményterv tervezete beérkezésének, vagy adott esetben a teljesítményterv 13. cikk (2) bekezdésében említett módosított tervezete beérkezésének napjától számított öt hónapon belül határozatot fogad el, amelyben értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat a döntéséről.

(3) Ha az (1) bekezdésben említett értékelés alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv tervezetében szereplő egy vagy több teljesítménycél nem áll összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, a Bizottság a teljesítményterv tervezete beérkezésének, vagy adott esetben a teljesítményterv 13. cikk (2) bekezdésében említett módosított tervezete beérkezésének napjától számított öt hónapon belül határozatot fogad el, amelyben felsorolja az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának második albekezdése szerinti ajánlásait.

Ebben az esetben az érintett tagállam vagy tagállamok a bizottsági határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül a Bizottság ajánlásainak figyelembevételével felülvizsgálják a teljesítménycélokat és meghozzák a megfelelő intézkedéseket a teljesítményterv tervezetének ennek megfelelő felülvizsgálata érdekében, valamint benyújtják a teljesítményterv felülvizsgált tervezetét a Bizottságnak.

15. cikk

A teljesítménytervek felülvizsgált tervezetének és a teljesítménycéloknak az értékelése és korrekciós intézkedések elfogadása

(1) Miután a Bizottság a 14. cikk (3) bekezdésének megfelelően megkapta a teljesítményterv felülvizsgált tervezetét, a IV. melléklet 1. pontjában szereplő kritériumok alapján és a helyi körülmények figyelembevételével értékeli a teljesítményterv módosított tervezetét, valamint azt, hogy az abban szereplő felülvizsgált teljesítménycélok összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal. A Bizottság a IV. melléklet 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítheti az értékelést.

(2) Ha az (1) bekezdésben említett ellenőrzés alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv felülvizsgált tervezetében szereplő felülvizsgált teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal, a teljesítményterv felülvizsgált tervezete beérkezésének napjától számított öt hónapon belül határozatot fogad el, amelyben értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat a döntéséről.

(3) Ha az (1) bekezdésben említett értékelés alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv felülvizsgált tervezetében szereplő felülvizsgált teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangja kétséges, a teljesítményterv felülvizsgált tervezete beérkezésének napjától számított öt hónapon belül kezdeményezi az érintett teljesítménycélok és a releváns helyi körülmények részletes vizsgálatát, szükség esetén további információt kér a nemzeti felügyeleti hatóságoktól és erről értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat.

(4) Ha a (3) bekezdésben említett részletes vizsgálat elvégzését követően a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv felülvizsgált tervezetében szereplő felülvizsgált teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal, a részletes vizsgálat kezdeményezésének napjától számított öt hónapon belül határozatot fogad el, amelyben erről értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat.

(5) Ha a (3) bekezdésben említett részletes vizsgálat elvégzését követően a Bizottság azt állapítja meg, hogy a teljesítményterv felülvizsgált tervezetében szereplő felülvizsgált teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, a Bizottság a részletes vizsgálat kezdeményezésének napjától számított öt hónapon belül az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának harmadik albekezdésének megfelelően határozatot fogad el, amelyben meghatározza, hogy milyen korrekciós intézkedéseket kell tennie az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak.

(6) Azt követően, hogy a Bizottság elfogadta az (5) bekezdésben említett határozatot, az érintett tagállam vagy tagállamok a határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy milyen intézkedéseket tettek a határozat alapján, valamint azt igazoló információt nyújtanak be, hogy a szóban forgó intézkedések megfelelnek az említett határozatban foglaltaknak.

(7) A (6) bekezdésnek megfelelően nyújtott információk alapján a Bizottság az 549/2004/EK rendelet és e rendelet követelményeivel összhangban meghatározza, hogy az érintett tagállam vagy a tagállamok által meghozott intézkedések elegendő-e az (5) bekezdésben említett határozatnak való megfeleléshez.

Ha a Bizottság úgy találja, hogy az intézkedések elegendők az (5) bekezdésben említett határozatnak való megfeleléshez, arról értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat.

Ha a Bizottság azt állapítja meg, hogy az intézkedések nem elegendők az (5) bekezdésben említett határozatnak való megfeleléshez, arról értesíti az érintett tagállamot vagy tagállamokat, és adott esetben lépéseket tesz a határozatnak való meg nem felelés kezelése érdekében, többek között az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikkében foglalt intézkedések révén.

16. cikk

A teljesítménytervek elfogadása

A tagállamok az alábbiak közül a rájuk érvényes egyik körülmény teljesülése esetén teljesítménytervet fogadnak el és tesznek közzé:

- a) miután a Bizottság a 14. cikk (2) bekezdésének, a 15. cikk (2) bekezdésének vagy a 15. cikk (4) bekezdésének alkalmazásában határozatot fogadott el;
- b) miután a Bizottság a 15. cikk (7) bekezdésének a második albekezdése alapján határozatot fogadott el;
- c) miután a Bizottság az érintett tagállam vagy tagállamok által benyújtott, a teljesítménycélok referencia-időszakban történő felülvizsgálatára irányuló kérelem alapján határozatot fogadott el a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően, feltéve, hogy az érintett tagállam a módosított teljesítménycélok tekintetében kiigazítja a teljesítménytervet is.

17. cikk

A referencia-időszak kezdete után elfogadott teljesítménycélok vagy korrekciós intézkedések

(1) Ha a tagállamok a 14. és a 15. cikkben említett eljárások elvégzéséhez szükséges idő miatt nem tudják a 16. cikkben meghatározottaknak megfelelően elfogadni a teljesítménytervet a referencia-időszak kezdete előtt, a végleges teljesítményterv elfogadásáig ideiglenesen a teljesítményterv tervezetének a legújabb változatában szereplő teljesítménycélokat kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdésben említett helyzet fennállása esetén a teljesítményterv elfogadásakor a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen kitűzött teljesítménycélokat a 29. cikk (5) bekezdésével összhangban visszamenőlegesen alkalmazni kell az egységdíjak kiigazításával.

18. cikk

Teljesítménycélok felülvizsgálata a referencia-időszak alatt

(1) A tagállamok a referencia-időszak időtartama alatt kizárólag abban az esetben vizsgálhatják felül a teljesítménytervekben szereplő egy vagy több teljesítménycél és fogadhatják el az ennek megfelelően módosított teljesítménytervet, ha a következő feltételek mindegyike teljesül:

a) az érintett tagállam vagy tagállamok az alábbi körülmények közül egy vagy több teljesülése miatt szükségesnek és arányosnak tartják a tervezett felülvizsgálatot:

- i. a 9. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett riasztási küszöbértékek közül legalább az egyiket elérték, és az érintett nemzeti felügyeleti hatóság vagy hatóságok a helyzetet értékelték és rámutattak arra, hogy a riasztási küszöbérték vagy küszöbértékek eléréséből fakadó hatásokat kizárólag a teljesítménycélok felülvizsgálatával lehet megfelelően mérsékelni;
- ii. az érintett teljesítménycélok meghatározásához alapul használt – többek között a beruházásokkal kapcsolatos – kiindulási adatok, feltételezések és magyarázatok pontossága a teljesítményterv elfogadásakor előre nem látható körülmények miatt jelentős mértékben és tartósan megszűnt, és az érintett nemzeti felügyeleti hatóság vagy hatóságok a helyzetet értékelték és rámutattak arra, hogy a kiváltott hatásokat kizárólag a teljesítménycélok felülvizsgálatával lehet megfelelően mérsékelni.

b) a Bizottság az érintett tagállam vagy tagállamok indokolt kérelme alapján úgy határoz, hogy:

- i. egyetért azzal, hogy a tervezett felülvizsgálat az a) pontban felsorolt körülmények közül egy vagy több teljesülése miatt szükséges és arányos;
- ii. a teljesítménycéloknak a IV. melléklet 1. pontjában meghatározott kritériumok alapján történő értékelése alapján a tervezett felülvizsgált teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A Bizottság az érintett tagállam vagy tagállamok által benyújtott hiánytalan kérelem beérkezésének napjától számított hét hónapon belül elfogadja a b) pontban említett határozatot.

(2) Az e cikk alkalmazásával elfogadott felülvizsgált teljesítménycélok nem alkalmazandók visszamenőleges hatállyal.

19. cikk

A hálózati teljesítményterv jóváhagyása

(1) Azt követően, hogy a hálózati teljesítményterv tervezetét a hálózati igazgatótanács az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 18. cikke (1) bekezdésének o) pontjában említettekkel összhangban elfogadta, a hálózatkezelő legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt három hónappal benyújtja a hálózati teljesítményterv tervezetét a Bizottságnak.

(2) A Bizottság értékeli, hogy a hálózati teljesítményterv tervezete megfelel-e az V. mellékletben meghatározott kritériumoknak.

Ha arra az V. mellékletben meghatározott kritériumoknak való megfelelés biztosítása érdekében szükség van, a Bizottság kérheti a hálózatkezelőt, hogy nyújtsa be a hálózati teljesítményterv tervezetének felülvizsgált változatát.

(3) Ha a Bizottság úgy határoz, hogy a hálózati teljesítményterv tervezete megfelel az V. mellékletben meghatározott kritériumoknak, elfogadja a hálózati teljesítménytervet.

(4) A hálózatkezelő a hálózati teljesítménytervet annak a Bizottság általi (3) bekezdés alapján történő elfogadást követően közzéteszi és végrehajtja.

(5) Ha a (2) és a (3) bekezdésben említett eljárások elvégzéséhez szükséges idő miatt a Bizottság nem tudja a referencia-időszak kezdetéig elfogadni a hálózati teljesítménytervet, ideiglenesen a hálózati teljesítménytervnek a hálózati igazgatótanács által jóváhagyott legutóbbi változatát kell alkalmazni mindaddig, amíg a Bizottság el nem fogadja a hálózati teljesítménytervet.

V. FEJEZET

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÁSOK FINANSZÍROZÁSA, A DÍJSZÁMÍTÁSI KÖRZETEK LÉTREHOZÁSA, A DÍJAK KÖLTSÉGALAPJÁNAK MEGHATÁROZÁSA ÉS ÁTLÁTHATÓSÁG

20. cikk

A léginavigációs szolgáltatások finanszírozásának alapelvei

- (1) Az *útvonali* léginavigációs szolgáltatások megállapított költségeinek finanszírozása a légtérfelhasználókra kiszabott *útvonaldíjakból*, valamint – amennyiben a 25. cikk (3) bekezdése alkalmazandó – a 25. cikkben említett egyéb bevételi forrásokból történik.
- (2) A közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások megállapított költségeinek finanszírozása a légtérfelhasználókra kiszabott közeli körzeti díjakból, valamint – amennyiben a 25. cikk (3) bekezdése alkalmazandó – a 25. cikkben említett egyéb bevételi forrásokból történik.
- (3) Az *útvonaldíjakból* és közeli körzeti díjakból szerzett bevételek nem használhatók fel a léginavigációs szolgáltatók kereskedelmi tevékenységeinek finanszírozására.

21. cikk

Díjszámítási körzetek létrehozása

- (1) A tagállamok a fennhatóságuk alá tartozó azon légtérben, ahol léginavigációs szolgáltatásokat nyújtanak a légtérfelhasználóknak, létrehozhatnak egy vagy több díjszámítási körzetet az *útvonaldíjak* felszámítása céljából („*útvonali* díjszámítási körzet”) és egy vagy több díjszámítási körzetet a közeli körzeti díjak felszámítása céljából („közeli körzeti díjszámítási körzet”).

A tagállamok a körzetek meghatározása, illetve módosítása előtt konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel.

A tagállamok legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt hét hónappal értesítik a Bizottságot és adott esetben az Eurocontrol Központi Útvonalhasználati Díjirodáját (CRCO) a díjszámítási körzetek kialakításáról vagy módosításáról.

- (2) A tagállamok gondoskodnak a díjszámítási körzetek földrajzi kiterjedésének egyértelmű meghatározásáról. A díjszámítási körzeteknek összhangban kell állniuk a biztosított léginavigációs szolgáltatásokkal, valamint kiterjedhetnek egy másik tagállamban székhellyel rendelkező léginavigációs szolgáltatók által a határokon átnyúló légtérrel összefüggésben nyújtott szolgáltatásokra is.

- (3) Azokban az esetekben, amikor a légi járművek közeledésével és elindulásával kapcsolatos légiforgalmi szolgáltatásokat repülőterek csoportja számára közösen biztosítják, a tagállamok külön közeli körzeti díjszámítási körzetet hozhatnak létre az érintett közeli körzeti területen belül.

- (4) Ha a tagállamok olyan *útvonali* vagy közeli körzeti díjszámítási körzeteket meghatározása mellett döntenek, amelyek több tagállam fennhatósága alá tartozó légtérterületet is lefednek, vagy ha több tagállam úgy dönt, hogy közös díjszámítási körzetet hoz létre, az érintett tagállamok következetes és egységes módon alkalmazzák e rendelet előírásait az adott légtérben biztosított léginavigációs szolgáltatásokra.

A tagállamok késedelem nélkül értesítik a Bizottságot és az Eurocontrol CRCO irodáját az ilyen típusú döntésekről.

- (5) A tagállamok módosíthatják a meglévő közeli körzeti díjszámítási körzetet vagy új közeli körzeti díjszámítási körzetet hozhatnak létre a referencia-időszak időtartama alatt, feltéve, hogy:

a) a módosítás előtt konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal;

b) indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot és az Eurocontrol CRCO irodáját a módosításról;

c) indokolatlan késedelem nélkül benyújtják a Bizottságnak az alábbiakat:

i. a módosítás előtti és utáni helyzetet pontosan leíró releváns költség- és forgalmi adatokat;

ii. az a) pont előírásai szerinti konzultációba bevont légtérfelhasználói képviselők és léginavigációs szolgáltatók megjegyzéseit;

- iii. az azzal kapcsolatban készített értékelést, hogy a módosítás várhatóan hogyan fogja befolyásolni a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén a „költséghatékonyság” teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok elérését, valamint a teljesítmény nyomon követését;
 - iv. a teljesítményterv releváns adatokkal való aktualizálása.
- (6) A tagállamok az *útvonal*i díjszámítási körzeteket a referencia-időszak időtartalma alatt nem módosíthatják.

22. cikk

A díjak költségalapjának meghatározása

- (1) Az *útvonal*- és közelségi díjak költségalapja az adott díjszámítási zónában biztosított léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó megállapított költségeknek felel meg.

Az új ATM-rendszerből és a meglévő ATM-rendszer alapvető átalakításából eredő megállapított költségeket csak akkor lehet bevonni a költségalapba, ha a rendszerek összhangban vannak az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtásával, valamint – különösen – az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke (3) bekezdésében említett közös projektekkel.

A tagállamok az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdése b) pontja második mondatának alapján úgy határozhatnak, hogy beleszámítják a költségalapba a léginavigációs szolgáltatások biztosítása során felmerült alábbi megállapított költségeket:

- a) az illetékes hatóságoknál felmerült megállapított költségek;
- b) az 550/2004/EK rendelet 3. cikkében említett minősített szervezeteknél felmerült megállapított költségek;
- c) a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésről szóló, 1960. december 13-i nemzetközi Eurocontrol-egyezmény legutóbbi módosított változatából eredő megállapított költségek.

- (2) A 18. cikk sérelme nélkül az *útvonal*- és közelségi díjak költségalapjába beleszámított megállapított költségeket az egyes referencia-időszakok kezdete előtt, a teljesítménytervben reálértékben kifejezve, és az időszak minden egyes naptári évére vonatkozóan reálértékben és nominális értékben kifejezve is meg kell határozni. Ez alól kivételt jelentenek az (1) bekezdés harmadik albekezdésében említett megállapított költségek, valamint a (4) bekezdés c) és d) pontjában említett megállapított költségek, amelyeket nominális értékben kifejezve kell megadni, ha bekerülési áras költségelszámolást használnak.

- (3) Az *útvonal*- és közelségi díjak költségalapjába beleszámított megállapított költségek számítása nemzeti valutában történik. Ha egy egységes egységdíjon alapuló, közös díjszámítási körzet került létrehozásra, az érintett tagállamok biztosítják a megállapított költségek egységes pénznemre történő átváltását (ami lehet euro vagy az érintett tagállamok valamelyikének nemzeti pénzneme) annak érdekében, hogy a 25. cikk (4) bekezdésének alkalmazásában az egységdíjak kiszámítása átlátható legyen.

- (4) Az *útvonal*- és közelségi díjak költségalapjába beleszámított megállapított költségek a következőkből állnak:

- a) személyi költségek;
- b) a személyi költségektől eltérő működési költségek;
- c) amortizációs költségek;
- d) tőkeköltségek;
- e) rendkívüli költségek.

Az a) pontot illetően a személyi költségek magukban foglalják a bruttó javadalmazást, a túlóradíjat, a munkáltatói társadalombiztosítási járulékokat, valamint a nyugdíjköltségeket és minden egyéb juttatás költségét. A nyugdíjköltségeket óvatos feltételezésekre támaszkodva, a vonatkozó nyugdíjrendszerre, illetve – értelemszerűen – a nemzeti jogra támaszkodva kell kiszámolni. Ezeket a feltételezéseket a teljesítménytervekben fel kell tüntetni.

A b) pontot illetően a bérköltségeken kívüli egyéb működési költségek magukban foglalják a léginavigációs szolgáltatások biztosításához szükséges áruk és szolgáltatások beszerzésével kapcsolatos költségeket, ideértve a kiszervezett szolgáltatások, az anyagok, az energia és a közüzemi szolgáltatások, az épületbérletek, a felszerelések és a berendezések költségeit, valamint a karbantartással, biztosítással és utazással kapcsolatos kiadásokat.

A c) pontot illetően az amortizációs költségekbe a léginavigációs szolgáltatások biztosításához szükséges összes befektetett eszközökhöz kapcsolódó költséget bele kell számítani. A befektetett eszközök értékének amortizációját

várható működési élettartamuk alapján kell kiszámítani az amortizálódó eszközök bekerülési költségeire alkalmazott lineáris módszerrel. Az amortizáció kiszámításához a bekerülési áras vagy a folyóáras költségelszámolás alkalmazandó. Az amortizáció kiszámítására alkalmazott módszer az amortizáció ideje alatt nem változhat, és összhangban kell lennie a tőkeköltség kiszámításának módszerével (a bekerülési áras költségelszámolásnál nominális tőkeköltség, a folyóáras költségelszámolásnál reál tőkeköltség). A folyóáras költségelszámolás alkalmazása esetén a tőkeköltség kiszámításához az infláció nem vehető figyelembe és – összehasonlítás és értékelés céljából – rendelkezésre kell bocsátani a bekerülési áras költségelszámolással kapott egyenértékű adatokat is.

A d) pontot illetően a tőkeköltség megegyezik a következő elemek szorzatával:

- i. a léginavigációs szolgáltató által használt működő vagy beszerelés alatt lévő befektetett eszközök átlagos nettó könyv szerinti értékének és az összes eszköz nemzeti felülvizsgálati hatóság általi esetleges kiigazításának, valamint a léginavigációs szolgáltatások biztosításához szükséges – a kamatozó számlákat nem tartalmazó – forgóeszközök nettó átlagértékének összege;
- ii. a tartozások kamatának és a saját tőke megtérülésének súlyozott átlaga. A saját tőkével nem rendelkező léginavigációs szolgáltatók esetében a súlyozott átlagot az i. pontban említett összes eszköz, illetve a tartozások közötti különbségből eredő hozam alapján kell kiszámítani.

A tőkeköltség meghatározása során a súlyozó faktoroknak a tartozásokon vagy saját tőkén keresztül történő finanszírozás arányán kell alapulniuk. A tartozások kamata megegyezik a léginavigációs szolgáltató tartozásainak súlyozott átlagos kamatával. A saját tőke megtérülése – amelyet az adott referencia-időszakra vonatkozó teljesítménytervben fel kell tüntetni – a léginavigációs szolgáltatónál felmerült pénzügyi kockázaton alapul.

Ha a léginavigációs szolgáltatónál a befektetett eszközök bérlése miatt költségek merülnek fel, ezek a költségek nem vonhatók be a tőkeköltség számításába.

Az e) pontot illetően a rendkívüli költségek a léginavigációs szolgáltatások biztosításával kapcsolatban felmerült nem rendszeres költségeket foglalják magukban, ideértve a vissza nem igényelhető adók és vámok költségeit.

(5) A megállapított költségeket átlátható módon ahhoz a díjszámítási körzethez kell rendelni, amellyel összefüggésben felmerültek. Azokat a megállapított költségeket, amelyek több díjszámítási körzethez is társíthatók, átlátható módszer alkalmazásával arányosan kell elosztani.

Ebből a célból a nemzeti felügyeleti hatóságok az egyes referencia-időszakok kezdete előtt meghatározzák a megállapított költségek díjszámítási körzetekhez való hozzárendeléséhez alkalmazandó kritériumokat, ideértve az e bekezdés b) és c) pontja alapján alkalmazandó kritériumokat, valamint a megállapított költségek *útvonal*i és *közelkörzeti* szolgáltatások közötti elosztására szolgáló kritériumokat, és ezt az információt a II. melléklet 3.3.d) pontjának megfelelően szerepeltetik a teljesítménytervben.

A közelkörzeti díjszámítási körzetek költségalapjába beleszámított megállapított költségek az alábbi szolgáltatások költségeiből állnak:

- a) repülőtéri légiforgalmi irányító szolgáltatások vagy repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatások, ideértve a légiforgalmi tanácsadó szolgáltatásokat és a riasztószolgáltatásokat is;
- b) a működési követelmények alapján meghatározott, egy adott repülőtérről bizonyos távolságban egy légi jármű közeledésével és elindulásával kapcsolatos légiforgalmi szolgáltatások;
- c) az *útvonal*i és *közelkörzeti* szolgáltatások esetében közös léginavigációs szolgáltatások arányos része.

(6) A 31. cikk (3)–(5) bekezdése szerint mentességet élvező repülések megállapított költségei az alábbiakat foglalják magukban:

- a) a mentességet élvező VFR repülések határköltség-számítási módszerrel megállapított költségei;
- b) a mentességet élvező IFR repülések költségei, amelyek értéke az alábbi elemek szorzataként kapható meg:
 - i. az IFR repülések során felmerült megállapított költségek, azaz a teljes megállapított költségek mínusz a VFR repülések megállapított költségei;
 - ii. a mentességet élvező szolgáltatási egységek és az összes szolgáltatási egység (azaz az IFR repülésekhez és a mentességet nem élvező VFR repülések során igénybe vett szolgáltatási egységek) hányadosa.

Az egységdíj kiszámítása során el kell különíteni egymástól a mentességet élvező VFR repülések megállapított költségeit és az IFR repülések megállapított költségeit.

(7) A nemzeti felügyeleti hatóságok minden díjszámítási körzet tekintetében ellenőrzik, hogy az *útvonal*- és a *közelkörzeti* díjakhoz meghatározott költségalap megfelel-e az 550/2004/EK rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében és az e rendeletben megfogalmazott követelményeknek. Ennek érdekében a nemzeti felügyeleti hatóságok megvizsgálják a vonatkozó könyvelési dokumentumokat, többek között a könyveket és a díjak költségalapjának meghatározásával kapcsolatos egyéb anyagot.

23. cikk

Tényleges költségek

A tényleges költségek meghatározása céljából a 22. cikk rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók.

24. cikk

A költségek átláthatósága

(1) A tagállamok átlátható módon meghatározzák az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozó költségalapokat.

(2) A tagállamok legkésőbb négy hónappal a referencia-időszak kezdete előtt összehangolt konzultációt folytatnak a léginnavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és – adott esetben – a repülőtér-üzembentartókkal és repülőtéri koordinátorokkal az adott referencia-időszakra vonatkozó megállapított költségek véglegesítéséről és ennek keretében az *útvonal*- és közelségi díjakról, új és meglévő beruházásokról, szolgáltatási egységekre vonatkozó előrejelzésekről, valamint díjszámítási szabályzatról.

A tagállamok a referencia-időszak időtartama alatt akkor is így járnak el, ha a 18. cikk (1) bekezdésében leírtakkal összhangban kérelmezik a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok felülvizsgálatát.

A tagállamok legalább három héttel a konzultáció kezdete előtt átadják az adatszolgáltatási táblázatokat, valamint a VII. és a IX. mellékletben meghatározott információkat a konzultációra meghívott szervezeteknek.

(3) A tagállamok a referencia-időszak időtartama alatt a XII. melléklet 1. pontjának megfelelő összehangolt konzultációt folytatnak a léginnavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és – adott esetben – a repülőtér-üzembentartókkal és repülőtéri koordinátorokkal az előző évben felmerült tényleges költségekről, valamint a tényleges költségek és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségek közötti eltérésekről.

A tagállamok legalább három héttel a konzultáció kezdete előtt átadják az adatszolgáltatási táblázatot és a VII. mellékletben meghatározott információkat a konzultációra meghívott szervezeteknek.

(4) A tagállamok a (2) és (3) bekezdések utolsó albekezdésében említett információkat a Bizottságnak is benyújtják ugyanazon a napon, amikor azokat átadják a konzultációban részt vevő feleknek. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a konzultáció eredményéről.

VI. FEJEZET

AZ EGYSÉGDÍJAK ÉS A DÍJAK KISZÁMÍTÁSA

25. cikk

Az egységdíjak kiszámítása

(1) A tagállamok a referencia-időszak minden egyes évének kezdete előtt kiszámítják az *útvonali* és a közelségi egységdíjakat.

(2) Ezeket a díjakat úgy kell kiszámítani, hogy az *útvonali* vagy közelségi szolgáltatási egységek adott évre vonatkozóan előre jelzett, a VIII. melléklet 1. és 2. pontjának megfelelően kiszámított értékét el kell osztani az alábbi tényezők algebrai összegével:

- a) az adott évre vonatkozó, nominális értéken kifejezett, a teljesítménytervben megadott megállapított költségek;
- b) az inflációnak megfelelő kiigazítás a 26. cikkel összhangban;
- c) a 27. cikk (2)–(5) bekezdése szerinti közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus alkalmazásából eredő kiigazítások;
- d) a 28. cikk (4)–(6) bekezdése szerinti költségmegosztási mechanizmus alkalmazásából eredő kiigazítások;
- e) a 11. cikk (3) és (4) bekezdése szerinti pénzügyi ösztönzőrendszerek alkalmazásából eredő kiigazítások;
- f) a 32. cikk szerint a léginnavigációs díjakra alkalmazott modulációból eredő kiigazítások;

- g) a forgalmi változásokból eredő kiigazítások a 27. cikk (8) bekezdésével összhangban;
- h) a forgalmi változásokból eredő kiigazítások a 27. cikk (9) bekezdésével összhangban;
- i) a további bevételek levonása az e cikk (3) bekezdésével összhangban;
- j) az *útvonal*i és közelségi díjszámítási körzetek közötti vagy a közelségi díjszámítási körzetek közötti kereszttámogatás az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének e) pontjával összhangban;
- k) a 29. cikk (5) bekezdésének megfelelően az egységdíj ideiglenes alkalmazásából származó bevételkülönbségek miatt végzett kiigazítások;
- l) a korábbi referencia-időszakokra vonatkozó kiigazítások.

(3) A (2) bekezdés i) pontjának alkalmazásában a léginavigációs szolgáltatók által az n. évben szerzett alábbi bevételeket kell „egyéb bevétel” címén levonni a megállapított költségekből:

- a) közigazgatási szervektől kapott állami források, ideértve az uniós támogatási programok keretében kapott pénzügyi támogatást is;
- b) azok a kereskedelmi tevékenységből származó bevételek, amelyekről az érintett tagállam vagy tagállamok úgy határozott/határoztak, hogy bevételeik levonandók;
- c) a közelségi léginavigációs szolgáltatások esetében a léginavigációs szolgáltató és a repülőtér-üzembentartó között kötött szerződések vagy megállapodások keretében szerzett bevétel, amennyiben az érintett tagállam vagy tagállamok úgy határozott/határoztak, hogy ezek a bevételek levonandók.

Az a) pontot illetően a személyzeti költségeket és más működési költségeket fedező állami finanszírozást legkésőbb az n +2. évben le kell vonni a megállapított költségekből. Az értékcsökkenési költségeket fedező állami finanszírozást a finanszírozott eszközre vonatkozó értékcsökkenési szabályoknak megfelelően (időtartam és annuitás) kell levonni a megállapított költségekből. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem vonják le a finanszírozási megállapodás keretében teljesítendő jelentési kötelezettségek keretében felmerült adminisztrációs költségek összegét a megállapított költségekből, ha ezeket az adminisztrációs költségeket nem számítják bele a díjak költségalapjába. Hasonlóképpen valamely tagállam dönthet úgy, hogy nem vonják le a teljesítményterv kidolgozásakor még nem ismert költségek fedezésére kapott állami finanszírozást a megállapított költségekből. A légtérfelhasználóknak nem számíthatnak fel állami finanszírozásból fedezett költségeket.

A b) és a c) pontot illetően az ezekben a pontokban említett bevételeket legkésőbb az n+2. évig le kell vonni a megállapított költségekből.

- (4) Az egységdíjakat nemzeti valutában kell kiszámítani.

Ha a tagállamok a 21. cikk (4) bekezdésével összhangban úgy döntenek, hogy közös díjszámítási körzetet hoznak létre, az egységdíjat egységes valutában – euróban vagy az érintett tagállamok valamelyikének nemzeti pénznemében – kell kiszámítani. Az érintett tagállamok értesítik a Bizottságot és az Eurocontrol CRCO irodáját az alkalmazandó pénznemről.

26. cikk

Infláció szerinti kiigazítás

A referencia-időszak minden évre vonatkozóan ki kell igazítani az n. évre meghatározott, nominális értéken kifejezett *útvonal*- és közelségi díjak költségalapjába beszámított megállapított költségeket az adott n. évre vonatkozó tényleges inflációs index és az előrejelzett inflációs index közötti százalékos eltérés alapján; a megállapított költségeket kiigazításként fel kell használni az n+2. év egységdíjának kiszámításakor.

A bekerülési áras költségelszámolás alkalmazásakor a 22. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében és a 22. cikk (4) bekezdésének a c) és d) pontjában említett megállapított költségeket nem alkalmazandó infláció szerinti kiigazítás.

27. cikk

A közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus

(1) A 11. cikk (2) bekezdésében szereplő ösztönzőrendszerek keretében a közlekedési kockázatmegosztási mechanizmust kell alkalmazni. E mechanizmus keretében a szolgáltatási egységekre vonatkozóan a teljesítménytervben meghatározott előrejelzésektől való eltérések miatt a bevételek változásából fakadó kockázatokat a léginavigációs szolgáltatók és a légtérfelhasználók e cikk rendelkezéseinek megfelelően megosztják egymás között.

(2) Ha egy adott n. évben a szolgáltatási egységek tényleges száma és az adott n. évre vonatkozóan a teljesítménytervben szereplő előrejelzés közötti eltérés nem haladja meg a 2 %-ot, az így keletkező többletbevételt vagy bevételkiesést teljes mértékben az érintett léginavigációs szolgáltató vagy szolgáltatók viseli(k).

(3) Ha egy adott n. évben a szolgáltatási egységek tényleges száma több mint 2 %-kal meghaladja az adott n. évre vonatkozóan a teljesítménytervben szereplő előrejelzés szerinti értéket, az érintett légiforgalmi szolgáltatónál vagy szolgáltatóknál keletkező többletbevételből a szolgáltatási egységek tényleges és előrejelzett száma közötti különbség 2 %-ot meghaladó részének 70 %-át az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával át kell adni a légtérfelhasználóknak.

Ha egy adott n. évben a szolgáltatási egységek tényleges száma több mint 2 %-kal elmarad az adott n. évre vonatkozóan a teljesítménytervben szereplő előrejelzés szerinti értéktől, az érintett légiforgalmi szolgáltatónál vagy szolgáltatóknál keletkező bevételkiesésből a szolgáltatási egységek tényleges és előrejelzett száma közötti különbség 2 %-ot meghaladó részének 70 %-át az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával meg kell téríttetni a légtérfelhasználókkal.

(4) Ha egy adott n. évben a szolgáltatási egységek tényleges száma a teljesítménytervben szereplő, az adott n. évre vonatkozó előrejelzés kevesebb mint 90 %-a, az érintett légiforgalmi szolgáltatónál vagy szolgáltatóknál felmerült, a tényleges szolgáltatási egységek és az előrejelzés közötti eltérés 10 %-án felüli bevételkiesés összegét az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával teljes mértékben meg kell téríttetni a légtérfelhasználókkal.

Ha egy adott n. évben a szolgáltatási egységek tényleges száma a teljesítménytervben szereplő, az adott n. évre vonatkozó előrejelzés több mint 110 %-a, az érintett légiforgalmi szolgáltatónál vagy szolgáltatóknál felmerült, a tényleges szolgáltatási egységek és az előrejelzés közötti eltérés 10 %-án felüli többletbevétel összegét az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával teljes mértékben át kell adni a légtérfelhasználóknak.

(5) A nemzeti felügyeleti hatóságok kiigazíthatják a közlekedési kockázatmegosztási mechanizmusra vonatkozóan a (2) és a (3) bekezdésekben meghatározott paramétereket. Az értékek kiigazításakor a nemzeti felügyeleti hatóságok:

- a) konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és az érintett léginavigációs szolgáltatókkal a tervezett értékekről;
- b) biztosítják, hogy a léginavigációs szolgáltatók ebből eredő kockázati kitettsége nem lesz alacsonyabb a mechanizmus által a (2) és a (3) bekezdése szerinti, kockázatnak kitett maximális bevételnél;
- c) figyelembe veszik az érintett léginavigációs szolgáltatók általi kapacitásbiztosítás költségeinek a forgalom változékonyaságából eredő változását.

(6) Az alábbi megállapított költségekre nem vonatkoznak a (2)–(5) bekezdés rendelkezései:

- a) a 22. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti megállapított költségek;
- b) a meteorológiai szolgáltatások megállapított költségei.

(7) A tagállamok mentességet engedélyezhetnek a (2)–(5) bekezdések alkalmazása alól azon léginavigációs szolgáltatók megállapított költségei tekintetében, amelyek az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedélyt kaptak arra, hogy tanúsítvány nélkül biztosítsanak léginavigációs szolgáltatásokat.

(8) A (6) és – adott esetben – a (7) bekezdésben szereplő megállapított költségeket illetően az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával az n. évben elért szolgáltatási egységek tényleges száma és az adott évre vonatkozó teljesítménytervben szereplő előrejelzés közötti különbség miatt az n. évben szerzett többletbevételt át kell adni a légtérfelhasználóknak, az ilyen módon kiesett bevételt pedig meg kell téríttetni a légtérfelhasználókkal.

(9) A 25. cikk (2) bekezdésének b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) és l) pontjában említett, egységdíjakra vonatkozó kiigazításokra nem vonatkoznak a (2)–(5) bekezdés előírásai. A 25. cikk (2) bekezdésének b), c), d), e), f), g), i), j) és k) pontjában említett kiigazításokat illetően az n+2. évre vonatkozó egységdíjak kiigazításával az n. évben elért szolgáltatási egységek tényleges száma és az adott évre vonatkozó teljesítménytervben szereplő előrejelzés közötti különbség miatt az n. évben szerzett többletbevételt át kell adni a légtérfelhasználóknak, az ilyen módon kiesett bevételt pedig meg kell téríttetni a légtérfelhasználókkal.

28. cikk

Költségmegosztási mechanizmus

(1) A 11. cikk (2) bekezdésében szereplő ösztönzőrendszerek tekintetében költségmegosztási mechanizmust kell alkalmazni. E mechanizmus keretében a teljesítménytervben szereplő megállapított költségek és a tényleges költségek közötti különbséget a léginavigációs szolgáltatók és a légtérfelhasználók az e cikk előírásainak megfelelően megosztják egymás között.

(2) Az (1) bekezdésben említett különbségeket az alábbiak szerint kell megosztani:

- a) ha a teljes referencia-időszak alatt a tényleges költségek alacsonyabbak, mint a megállapított költségek, az érintett léginavigációs szolgáltató vagy tagállam az eltérés teljes összegét megtarthatja;
- b) ha a teljes referencia-időszak alatt a tényleges költségek magasabbak, mint a megállapított költségek, az érintett léginavigációs szolgáltató vagy tagállam fedezi az eltérés teljes összegét.

(3) A (2) bekezdés nem vonatkozik azokra az esetekre, amikor a megállapított és a tényleges költségek közötti eltérést az alábbi változások közül legalább egy okozza:

- a) az új és meglévő beruházások költségeinek előre nem látott változásai;
- b) a 22. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett költségek előre nem látott változásai;
- c) a 22. cikk (4) bekezdésével összhangban meghatározott nyugdíjköltségek előre nem látott, jelentős változásai, amelyek a nemzeti nyugdíj jogszabályok vagy nyugdíjszámolási jogszabályok előre nem látható változásai, illetve a piaci környezet előre nem látható változásai miatt következtek be, amennyiben a nyugdíjköltségek szóban forgó változásai a léginavigációs szolgáltató által nem befolyásolható tényezőkből erednek, és – költségnövekedés esetén – a léginavigációs szolgáltató a referencia-időszak során megtette az észszerűen elvárható intézkedéseket a költségnövekedés mérséklése érdekében;
- d) a költségek előre nem látható, jelentős változásai, amelyek a léginavigációs szolgáltatások biztosításának finanszírozásához felvett kölcsönök kamatának előre nem látható változásai miatt merültek fel, amennyiben a költségek szóban forgó változásai a léginavigációs szolgáltató által nem befolyásolható tényezőkből erednek, és – költségnövekedés esetén – a léginavigációs szolgáltató a referencia-időszak során megtette az észszerűen elvárható intézkedéseket a költségnövekedés mérséklése érdekében;
- e) a költségek előre nem látható, jelentős változásai, amelyek a nemzeti adójogszabályok előre nem látható változásai vagy a teljesítménytervben nem szereplő, de jogszabály által előírt más új költségelemek miatt merültek fel;

Az ebben a bekezdésben említett költségekkel kapcsolatos megállapított költségeket a II. melléklet 3.3. h) pontjának megfelelően – kategóriákra lebontva – meg kell határozni a teljesítménytervben.

Az ebben a bekezdésben említett, a megállapított és tényleges költségek közötti eltéréseket évente, a VII. és a IX. mellékletnek megfelelően meg kell határozni és meg kell magyarázni.

(4) A (3) bekezdés a) pontjában említett előre nem látható költségváltozások tekintetében a megállapított és a tényleges költségek közötti eltéréseket a következő módon kell megosztani:

- a) ha a naptári év vagy a teljes referencia-időszak során a tényleges költségek a megállapított költségek alá esnek, az érintett léginavigációs szolgáltató vagy tagállam az $n+2$ évre vonatkozó egységdíj csökkentésével visszatéríti a különbséget a légtérfelhasználóknak, kivéve, ha a nemzeti felügyeleti hatóság a léginavigációs szolgáltató által benyújtott részletes indokolás alapján és a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultációt követően úgy határoz, hogy a léginavigációs szolgáltatónak nem kell visszatérítenie a különbség egy részét;
- b) ha a naptári év vagy a teljes referencia-időszak során a tényleges költségek legfeljebb 5 %-kal haladják meg a megállapított költségeket, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy az érintett léginavigációs szolgáltató vagy tagállam az $n+2$ évre vonatkozó egységdíj növelésével visszaigényelheti a különbséget a légtérfelhasználóktól, amennyiben a nemzeti felügyeleti hatóság a légtérfelhasználók képviselőivel való konzultációt követően jóváhagyja a léginavigációs szolgáltató által benyújtott, különösen a kapacitásnövelés szükségességére vonatkozó részletes indokolást.

Ha a referencia-időszak időtartama alatt a léginavigációs szolgáltatók a teljesítménytervben meghatározott jelentős beruházásokra vonatkozó információkhoz képest további jelentős beruházásokat terveznek, illetve ilyen beruházásokat kívánnak visszavonni vagy helyettesíteni a II. melléklet 2.2.b) pontjának megfelelően, a nemzeti felügyeleti hatóságnak a légtérfelhasználók képviselőivel való konzultációt követően jóvá kell hagynia ezeket a változtatásokat.

(5) A (3) bekezdés b) pontjában szereplő költségek előre nem látható változásai tekintetében a megállapított és a tényleges költségek közötti különbségeket a következő módon kell megosztani:

- a) ha egy adott naptári évben a tényleges költségek az adott naptári évre vonatkozóan megállapított költségek alá esnek, a tagállamok az $n+2$. évre vonatkozó egységdíj csökkentésével visszatérítik a különbséget a légtérfelhasználóknak;

- b) ha egy adott naptári évben a tényleges költségek meghaladják az adott naptári évre vonatkozóan megállapított költségeket, a tagállamok az $n+2$. évre vonatkozó egységdíj növelésével megtérítetik a különbséget a légtérfelhasználókkal.
- (6) A (3) bekezdés c), d) és e) pontjában említett költségek előre nem látható változásai tekintetében a megállapított és a tényleges költségek közötti eltéréseket a következő módon kell megosztani:
- a) ha a naptári év vagy a teljes referencia-időszak során a tényleges költségek a megállapított költségek alá esnek, az érintett léginavigációs szolgáltató vagy tagállam az $n+2$. évre, a következő referencia-időszakra vagy (ha a visszaigényelni kívánt összeg aránytalanul nagy mértékben befolyásolja az egységdíjat) a következő két referencia-időszakra vonatkozó egységdíj csökkentésével visszatéríti az eltérést a légtérfelhasználóknak;
- b) ha a naptári év vagy a teljes referencia-időszak során a tényleges költségek meghaladják a megállapított költségeket, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy az érintett tagállam vagy léginavigációs szolgáltató az $n+2$. évre, a következő referencia-időszakra vagy (ha a visszaigényelni kívánt összeg aránytalanul nagy mértékben befolyásolja az egységdíjat) a következő két referencia-időszakra vonatkozó egységdíj növelésével megtéríteti a különbséget a légtérfelhasználókkal.
- (7) A nemzeti felügyeleti hatóságok évente ellenőrzik, hogy a léginavigációs szolgáltatók megfelelően alkalmazzák-e e cikk előírásait. A nemzeti felügyeleti hatóságok $n+1$. év szeptember 1-jéig jelentést készítenek a (3) bekezdésben említett költségek n . évben bekövetkezett változásairól. A jelentés elkészítése során konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel.

A nemzeti felügyeleti hatóságok ezenfelül a referencia-időszak utolsó éve utáni év szeptember 1-jéig benyújtandó jelentésben megadják a (3) bekezdés a), c), d) és e) pontjában említett előre nem látható költségváltozásokra vonatkozó, a teljes referencia-időszakra levetített egyenleget is.

29. cikk

A díjszámítási körzetekben alkalmazott egységdíjak meghatározása

- (1) A tagállamok a 25. cikkel összhangban évente meghatározzák az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozó egységdíjat. A (3) bekezdés sérelme nélkül az egységdíjak egy adott éven belül nem módosíthatók.
- (2) A tagállamok a következő követelményeknek megfelelően minden díjszámítási körzetre vonatkozóan meghatározzák az n . évre érvényes egységdíjat:
- a) a nemzeti felügyeleti hatóság a hozzá tartozó tagállam képviselőjében $n-1$. év június 1-jéig benyújtja a kiszámított egységdíjat a Bizottságnak és az Eurocontrol CRCO irodájának. A benyújtott dokumentumoknak tartalmazniuk kell az adatszolgáltatási táblázatokat és a VII. és IX. mellékletben meghatározott további információkat;
- b) ha szükséges, a nemzeti felügyeleti hatóság a légtérfelhasználókkal folytatott konzultációt követően $n-1$. év november 1-jéig aktualizálja az a) pontban említett kiszámított egységdíjat. A hatóságok a hozzájuk tartozó tagállam képviselőjében $n-1$. év november 1-jéig benyújtják az aktualizált kiszámított egységdíjat a Bizottságnak és az Eurocontrol CRCO irodájának;
- c) a tagállamok legkésőbb $n-1$. év december 20-ig meghatározzák az n . évre vonatkozó egységdíjat, és arról tájékoztatják a Bizottságot és az Eurocontrol CRCO irodáját.
- (3) A Bizottság ellenőrzi, hogy a (2) bekezdésben említett egységdíjakat a 25. cikk (2) bekezdésében említett követelményeknek megfelelően számították-e ki.

Ha a Bizottság azt állapítja meg, hogy az adott egységdíj nem felel meg a 25. cikk (2) bekezdésében foglalt követelményeknek, arról értesíti az érintett tagállamot, és felszólítja, hogy nyújtson be felülvizsgált egységdíjat.

Ha a Bizottság azt állapítja meg, hogy a felülvizsgált egységdíj megfelel a 25. cikk (2) bekezdésében foglalt követelményeknek, erről értesíti az érintett tagállamot.

- (4) Ha a (3) bekezdésben említett eljárások elvégzéséhez szükséges idő miatt az n . évre vonatkozó egységdíjat a vonatkozó év kezdete után felülvizsgálják, és a felülvizsgálat eltérést okoz a bevételek terén, az egységdíjat a következő módon ki kell igazítani:

- a) első kiigazítás az egységdíj felülvizsgálatát követő évben, majd
- b) végleges kiigazítás az adott év után két évvel.

(5) Ha a tagállamok a referencia-időszak kezdetéig fogadnak el teljesítménytervet, vagy ha a teljesítménytervet a 18. cikkkel összhangban a referencia-időszak időtartama alatt felülvizsgálják, az egységdíjat szükség esetén újra kell számolni, és az elfogadott teljesítményterv vagy az elfogadott felülvizsgált teljesítményterv alapján a lehető leghamarabb alkalmazni kell.

Ha a teljesítménytervet a referencia-időszak kezdete után fogadják el, és annak következtében, hogy a teljesítményterv-tervezet alapján számított egységdíjat vagy egységdíjakat alkalmazták, és nem az elfogadott teljesítménytervben szereplő számított egységdíjat vagy egységdíjakat, különbségek lépnek fel a bevételekben, a teljesítményterv elfogadását követő évben el kell végezni az egységdíj első kiigazítását, az adott év után két évvel pedig a végleges kiigazítást. A 27. és a 28. cikk előírásait az elfogadott teljesítményterv alapján kell alkalmazni, úgy, mintha a referencia-időszak első napjától kezdve így alkalmazták volna őket.

Ha a teljesítménytervet a referencia-időszak időtartama alatt, a 18. cikkkel összhangban módosítják, és annak következtében, hogy az elfogadott teljesítményterv alapján számított egységdíjat vagy egységdíjakat alkalmazták, és nem a módosított teljesítménytervben szereplő számított egységdíjat vagy egységdíjakat, különbségek lépnek fel a bevételekben, a módosított teljesítményterv elfogadását követő évben el kell végezni az egységdíj első kiigazítását, az adott év után két évvel pedig a végleges kiigazítást. A 27. és a 28. cikk előírásait az elfogadott módosított teljesítményterv alapján kell alkalmazni, úgy, mintha a módosított teljesítményterv által lefedett év első napjától kezdve így alkalmazták volna őket.

(6) A 25. cikk (2) bekezdésétől eltérve a tagállamok úgy is dönthetnek, hogy az (1) bekezdésben említett egységdíjat a 25. cikk (2) bekezdése szerint kiszámított egységdíjértéknél alacsonyabban határozzák meg. Ebben az esetben ezt az alacsonyabb egységdíjat kell szerepeltetni az egységdíjak számítására vonatkozó adatszolgáltatási táblázatokban a IX. melléklet 2. táblázatában szereplő sablonnak megfelelően. Az ebből eredő bevételkülönbséget a légtérfelhasználók nem igényelhetik vissza.

30. cikk

Az egységdíjak átláthatósága

(1) A tagállamok a XII. melléklet 2. pontjának megfelelően minden évben augusztus 1-jéig összehangolt konzultációt folytatnak a léginnavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel, és – adott esetben – a repülőtér-üzembentartókkal és a repülőtér koordinátorokkal a jelen rendelet alkalmazásával kapcsolatos alapvető elemekről. Ezt a konzultációt a 24. cikk (3) bekezdésben említett konzultációval egyszerre is le lehet bonyolítani.

A tagállamok legalább három héttel a konzultáció kezdete előtt átadják az adatszolgáltatási táblázatokat és a IX. mellékletben meghatározott információkat a konzultációban részt vevő feleknek.

(2) A tagállamok a Bizottságnak is benyújtják az (1) bekezdés második albekezdésében említett információkat ugyanazon a napon, amikor azokat átadják a konzultációban részt vevő feleknek. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a konzultáció eredményéről.

31. cikk

A díjak számítása

(1) Egy adott repüléssel kapcsolatban egy adott *útvonali* díjszámítási körzetben felmerülő *útvonaldíj* megegyezik a következővel: a szóban forgó *útvonali* díjszámítási körzetben meghatározott egységdíj és az adott repülés esetében felmerülő *útvonali* szolgáltatási egységek számának szorzata.

(2) Egy adott repüléssel kapcsolatban egy adott *közelkörzeti* díjszámítási körzetben felmerülő *közelkörzeti díj* megegyezik a következővel: a szóban forgó *közelkörzeti* díjszámítási körzetben meghatározott egységdíj és az adott repülés esetében felmerülő *közelkörzeti* szolgáltatási egységek számának szorzata.

A közelkörzeti díj számítása során az indulási és a megközelítési repülés egyetlen repülésnek számít. Csak az indulási vagy a megközelítési repülés számítandó.

(3) A tagállamok mentességet engedélyeznek az *útvonaldíjak* alól a következő repülések esetében:

a) a két tonnát meg nem haladó engedélyezett felszállósúllyal rendelkező légi járművek által lebonyolított repülések;

b) vegyes VFR/IFR repülések azon díjszabási körzetekben, amelyekben a repülések kizárólag VFR szerint zajlanak és a VFR repülésekre nem számítanak fel *útvonaldíjat*;

- c) a kizárólag a hivatalos úton lévő uralkodók és közvetlen családtagjaik, állam- és kormányfők, valamint miniszterek szállítását szolgáló repülések, amennyiben a tisztség jelzésének vagy más megjegyzésnek a repülési tervben történő feltüntetésével utalnak arra, hogy a repülést ebből a célból végzik;
- d) a megfelelő illetékes hatóság által engedélyezett kutató és mentő célú repülések.
- (4) A tagállamok mentességet engedélyezhetnek az *útvonaldíjak* fizetése alól a következő repülések esetében:
- a) tagállamok vagy harmadik országok légi járművei által végzett katonai célú repülések;
- b) a kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében az engedély megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, amennyiben a repülési tervben megfelelő megjegyzés feltüntetésével jelzik, hogy a repülésnek kizárólag ez a célja, és a repülés során nem hagyják el az érintett tagállam légterét;
- c) kizárólag a légi navigáció földi támogatására használt vagy használni kívánt berendezések ellenőrzése vagy tesztelése érdekében végzett repülések, kivéve az érintett légi jármű kiindulási helyre juttatását;
- d) azon repülések, amelyek végpontja az a repülőtér, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben a repülés alatt közbenső leszállásra nem került sor;
- e) VFR repülések;
- f) a megfelelő illetékes szerv által engedélyezett humanitárius célú repülések;
- g) a vámhatóságok és a rendőri szervek által végzett repülések.
5. A tagállamok a közeli körzeti díjak alóli mentességet engedélyezhetnek a (3) és (4) bekezdésben említett repülések esetében.
6. Az *útvonaldíjak* vagy a közeli körzeti díjak megfizetése alól a (3), (4) vagy (5) bekezdés értelmében mentesített járatoknak a léginnavigációs szolgálatok által biztosított szolgáltatások költségeit a tagállamok fizetik.

32. cikk

A léginnavigációs díjak modulációja

- (1) A tagállamok jogosultak megkülönböztetésmentes és átlátható módon modulálni a légtérfelhasználók által fizetendő léginnavigációs díjakat az alábbi célok támogatása érdekében:
- a) a léginnavigációs szolgáltatások igénybevételének optimalizálása;
- b) a repülés környezeti hatásának csökkentése;
- c) a hálózatban adott időszakokban, adott területen vagy útvonalon fellépő torlódások csökkentése.
- d) a SESAR ATM programból eredő kapacitások igénybevételének felgyorsítása az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke (3) bekezdésében említett közös projektekben meghatározott időszakokra való felkészülés jegyében, különös tekintettel a légi járműveknek a közös projektekben említett rendszerekkel való felszerelésére.

A tagállamok biztosítják, hogy a díjaknak a jelen bekezdés a)–c) pontjában említett módokon történő modulációja nem eredményezi azt, hogy a léginnavigációs szolgáltató éves bevétele megváltozna ahhoz képest, mintha a nem modulált díjakat alkalmazták volna. A határérték feletti és alatti visszatérítési értékek esetében az $n+2$. évben kiigazítást kell alkalmazni az egységdíjra.

- (2) A léginnavigációs díjak modulációját az *útvonaldíjakra*, a közeli körzeti díjakra vagy mindkettőre kell alkalmazni.

A díjak modulációjának alkalmazása előtt a tagállamok konzultálnak a légtérfelhasználók képviselőivel és az érintett léginnavigációs szolgálatokkal a tervezett modulációról.

- (3) A nemzeti felügyeleti hatóságok nyomon követik a léginnavigációs díjak modulációjának a léginnavigációs szolgálatok általi megfelelő végrehajtását, és jelentést készítenek arról a 37. cikk (1) bekezdésével összhangban.

33. cikk

A díjak beszedése

- (1) A tagállamok a díjakat repülésenkénti egyszeri díj formájában szedhetik be. Ha a díjak kiszámlázása és beszedése regionális szinten történik, a számlák kiállíthatók euróban, és az adott egységdíj kiegészíthető a számlázási és beszedési költségek fedezésére szolgáló adminisztrációs egységdíjjal.

- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nevükben beszedett összegeket az e rendelettel összhangban megállapított költségek finanszírozására használják fel.
- (3) A légtérfelhasználók haladéktalanul és hiánytalanul megfizetik a jelen rendelet értelmében rájuk rótt léginavigációs díjakat.
- (4) A tagállamok szükség esetén hatékony és arányos végrehajtási intézkedéseket tesznek a léginavigációs díjak begyűjtése érdekében. Ezen intézkedések között szerepelhet a szolgáltatások további igénybevételének megtagadása, a légi jármű visszatartása vagy az adott tagállamban hatályos jogszabályokkal összhangban lévő egyéb végrehajtási intézkedés.

VII. FEJEZET

KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

34. cikk

Egyszerűsített díjszámítási rendszer

- (1) A (2) bekezdésben előírt feltételek teljesítése esetén a tagállamok dönthetnek úgy, hogy létrehoznak egy egyszerűsített díjszámítási rendszert, és azt alkalmazzák a teljes referencia-időszakban a következőkre:
- a) egy vagy több *útvonali* és egy vagy több *közelkörzeti* díjszámítási zóna;
 - b) egy vagy több olyan léginavigációs szolgáltató, amely az a) pontban említett díjszámítási zónában vagy zónákban biztosít szolgáltatásokat.
- (2) A tagállamok kizárólag az alábbi összes feltétel teljesülése esetén dönthetnek az (1) bekezdésben említett egyszerűsített díjszámítási rendszer létrehozása és alkalmazása mellett:
- a) a Bizottság által a 14. cikk (2) bekezdése, a 15. cikk (2) bekezdése vagy a 15. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott határozat megerősíti, hogy a tagállam által a 12. cikkben említett teljesítményterv tervezetében meghatározott teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal;
 - b) a „biztonság”, a „kapacitás” és a „környezetvédelem” fő teljesítményterületeken meghatározott teljesítménycélok a 12. cikkben meghatározott teljesítményterv tervezetének az elfogadását megelőző három évben teljesültek;
 - c) a teljesítményterv a 11. cikk előírásainak megfelelően tartalmaz egy kapacitáscélokra vonatkozó ösztönzőrendszert;
 - d) a tervezett döntésről konzultációt folytattak az érintett léginavigációs szolgáltatókkal és légtérfelhasználókkal, és legalább annyi légtérfelhasználó egyetért a tervezett döntéssel, amennyi elég ahhoz, hogy az adott légtérben (ahol az érintett tagállam vagy tagállamok felelősek a léginavigációs szolgáltatások biztosításáért) a végrehajtott IFR repülések 65 %-át lefedjék.
- (3) Ha valamely tagállam úgy határoz, hogy a (2) bekezdésben foglaltak szerinti egyszerűsített díjszámítási rendszert hoz létre és alkalmaz, nem alkalmazhatja az alábbiakat:
- a) a 11. cikk (2) bekezdése és a 27. cikk szerinti, a közlekedési kockázatok megosztására szolgáló mechanizmust. A közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus alkalmazása hiányában a teljes forgalmi kockázatot a léginavigációs szolgáltató vállalja;
 - b) a 28. cikk (4)–(6) bekezdésében foglalt, a költségmegosztási mechanizmusra vonatkozó rendelkezések;
 - c) a léginavigációs díjak 32. cikk szerinti modulációjából eredő, a határérték feletti és alatti visszatérítési értékek.

Az egységdíjak számítása során az azt a referencia-időszakot megelőző évekből származó átvitt bevételeket is figyelembe kell venni, amelyre az egyszerűsített díjszámítási rendszert alkalmazzák.

- (4) Ha valamely tagállam úgy határoz, hogy a (2) bekezdésben foglaltak szerint egyszerűsített díjszámítási rendszert hoz létre és alkalmaz, ezt a döntést a teljesítménytervben is le kell írni és meg kell indokolni, a II. melléklet 1.7. pontjával összhangban.

35. cikk

Piaci feltételek mellett biztosított közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások és ATM adatszolgáltatások, valamint CNS, MET és AIS szolgáltatások

- (1) A tagállamok a jelen cikk előírásai alapján, a referencia-időszak előtt vagy közben úgy is dönthetnek, hogy a 21. cikkel összhangban kialakított díjszámítási körzeteket érintő közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokat vagy azok egy részét, a CNS, MET, AIS szolgáltatásokat vagy légiforgalom-irányítási (ATM-) adatszolgáltatásokat piaci feltételek mellett biztosítják.

(2) Ha egy vagy több tagállam úgy dönt, hogy alkalmazza az (1) bekezdést a következő referencia-időszakra vagy az aktuális referencia-időszak fennmaradó részére, valamint az érintett szolgáltatásokra, akkor:

- a) nem alkalmazhatja az I. melléklet 2. részének 4.1. pontjában szereplő fő teljesítménymutatókra a költséghatékonysági célkitűzéseket, ideértve a megállapított költségek meghatározását;
- b) nem alkalmazhatja a 27. és 28. cikkben szereplő forgalmi kockázatok megosztásával kapcsolatos és költségmegosztási mechanizmusokat;
- c) nem határozhat meg pénzügyi ösztönzőket a 11. cikkel összhangban a „kapacitás” és a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen;
- d) nem használhatja a 31. cikk (2) bekezdését a közelségi díjak kiszámítására;
- e) nem határozhatja meg a közelségi díjakat a 29. cikkel összhangban;
- f) nem vonatkozik rá a 24. cikk (3) bekezdésében szereplő konzultációs kötelezettségek.

A d) és az f) pont kizárólag a közelségi léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozik.

Ha a tagállam a referencia-időszak időtartama alatt dönt úgy, hogy alkalmazza az (1) bekezdést, az érintett szolgáltatások tekintetében is felülvizsgálja a teljesítménytervet a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően.

(3) A tagállamok kizárólag akkor dönthetnek az (1) bekezdés alkalmazása mellett, ha sor került az összes alábbi lépésre:

- a) a nemzeti felügyeleti hatóságuk a X. mellékletben szereplő előírásoknak megfelelően elvégzett részletes értékelést követően megállapította, hogy az érintett szolgáltatásokat piaci feltételek mellett nyújtják;
- b) konzultált az érintett légtérhasználók képviselőivel a tervezett döntésről és annak értékeléséről, és szükség esetén figyelembe vette megjegyzéseiket;
- c) nyilvánosan hozzáférhetővé tette a tervezett döntést és az arra vonatkozó értékelést;
- d) benyújtotta a tervezett döntést és az ahhoz kapcsolódó értékelést a Bizottságnak, és megkapta a Bizottság beleegyezését.

A d) pont tekintetében: a tagállam a referencia-időszak kezdetét megelőzően 12 hónappal vagy a referencia-időszak időtartama alatt az elkészítést követően indokolatlan késedelem nélkül nyújtja be az értékelést. A Bizottság tájékoztatja az érintett tagállamot arról, hogy véleménye szerint az értékelést a X. mellékletben szereplő előírásoknak megfelelően végezték-e el. A Bizottság ezt indokolatlan késedelem nélkül megteszi. Szükség esetén a Bizottság további információkat kér az érintett tagállamtól, amelyeket a tagállam indokolatlan késedelem nélkül benyújt.

(4) Ha a tagállam az (1) bekezdés alkalmazása mellett dönt, a nemzeti felügyeleti hatóság rendszeresen ellenőrzi, hogy a X. mellékletben meghatározott előírásokat továbbra is betartják-e.

Ha a nemzeti felügyeleti hatóság azt állapítja meg, hogy az előírásokat nem tartják be, a tagállam indokolatlan késedelem nélkül megteszi a (3) bekezdés b)–d) pontjában meghatározott intézkedéseket, majd visszavonja döntését.

A döntés visszavonását követően a tagállam a következő referencia-időszakra vagy az aktuális referencia-időszak fennmaradó részében az érintett szolgáltatásokra nem alkalmazza a (2) bekezdés első albekezdésében felsorolt kivételeket. Ha a visszavonásra a referencia-időszak időtartama alatt kerül sor, a tagállam felülvizsgálja a teljesítménytervet a 18. cikk (1) bekezdésének megfelelően.

(5) Ha az (1) bekezdés alkalmazásának hatálya alá eső szolgáltatásokat a 21. cikk (4) bekezdése szerint kialakított közös díjszámítási körzetben nyújtják, az érintett tagállamok azt is megállapíthatják, hogy az érintett szolgáltatások egy részét vagy egészét csak akkor biztosítják piaci feltételek mellett, ha azokat közösen nyújtják. Ebben az esetben közösen gondoskodnak a jelen cikkben foglalt előírások betartásáról.

(6) Ha valamely tagállam az (1) bekezdés alkalmazása mellett dönt, minden referencia-időszak első évében benyújtja a Bizottságnak a XI. mellékletben meghatározott információkat. A Bizottság nyilvánosan nem teszi hozzáférhetővé ezeket az információkat.

VIII. FEJEZET

INFORMÁCIÓSZOLGÁLTATÁS, ELLENŐRZÉS ÉS AZ INFORMÁCIÓK KÖZZÉTÉTELE

36. cikk

Információs szolgáltatás

(1) A 37. cikkben ismertetett ellenőrzési tevékenységek céljából a nemzeti felügyeleti hatóságok, a léginavigációs szolgálatok, a repülőtér-üzembentartók, a repülőtéri koordinátorok, a légtérhasználók és a hálózatkezelő a Bizottság rendelkezésére bocsátják a VI. mellékletben felsorolt adatokat az e mellékletben az egyes felekre nézve meghatározott különleges követelményeknek megfelelően. Ezeket az adatokat díjmentesen, elektronikus formában kell benyújtani.

A légtérfelhasználók esetében ez a cikk csak azokra a felhasználókra alkalmazandó, amelyek az előző három év átlaga alapján számítva az európai légtérben évente több mint 35 000 repülést hajtanak végre.

(2) Ha az (1) bekezdésben meghatározott felek már benyújtották a felsorolt adatok egy részét vagy egészét az Eurocontrolnak vagy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének, nem kötelesek a Bizottságnak is benyújtani az érintett adatokat, ha tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy milyen adatokat, mikor, melyik félnek nyújtottak már be (Eurocontrol vagy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége).

(3) Az (1) bekezdésben említett felek megteszik a szükséges intézkedéseket az (1) bekezdés szerint benyújtandó adatok minőségének, hitelesítésének és időben történő átadásának a biztosítása érdekében. A Bizottság kérésére tájékoztatást nyújtanak az adatokon végzett minőségellenőrzési és hitelesítési folyamatokról.

37. cikk

Ellenőrzés és jelentéstétel

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok nyomon követik a fennhatóságuk alá tartozó légtérben biztosított léginnavigációs szolgáltatások teljesítményét, aminek során felméri, hogy teljesülnek-e a teljesítménytervben meghatározott célok.

Ha a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a célok nem teljesülnek, vagy hogy fennáll annak kockázata, hogy nem fognak teljesülni, haladéktalanul tájékoztatja erről a Bizottságot. Az érintett tagállam vagy nemzeti felügyeleti hatóság a helyzet orvoslása és a teljesítménytervben meghatározott célok elérése érdekében indokolatlan késedelem nélkül, az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 10. cikkének (2) bekezdésében említett korrekciós intézkedések figyelembevételével végrehajtja az általa meghatározott megfelelő intézkedéseket. A szóban forgó megfelelő intézkedésekről indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot.

A nemzeti felügyeleti hatóságok legkésőbb minden év június 1-jéig jelentést tesznek a Bizottságnak az első albekezdésben említett, előző évben végzett ellenőrzési tevékenységek eredményeiről.

(2) A Bizottság nyomon követi a hálózati funkciók teljesítményét, és értékeli, hogy teljesülnek-e a hálózati teljesítménytervben szereplő teljesítménycélok.

Ha a Bizottság megállapítja, hogy a hálózati teljesítménytervben szereplő célok nem teljesülnek, vagy fennáll annak kockázata, hogy nem fognak teljesülni, a hálózatkezelőt a helyzet orvoslására és a szóban forgó célok elérésének a biztosítására alkalmas intézkedések meghatározására kéri. A hálózatkezelő indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot ezekről az intézkedésekről.

(3) A Bizottság az (1) bekezdés utolsó albekezdésében említett jelentések, a (2) bekezdés értelmében elvégzett saját nyomkövetési tevékenységek, valamint a 36. cikk (1) bekezdése értelmében kapott adatok elemzése alapján nyomon követi a léginnavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók biztosításának teljesítményét, és rendszeres értékelést végez arról, hogy teljesülnek-e a teljesítménycélok. A Bizottság ellenőrzési tevékenységeiről legalább évente egyszer tájékoztatja a tagállamokat.

38. cikk

Közzététel

(1) A tagállamok – különösen elektronikus módon – nyilvánosan hozzáférhetővé teszik a következő információkat:

- a) az 1. cikk (4) és (5) bekezdésének megfelelően meghozott határozataikat;
- b) a 35. cikk (3) bekezdésének c) pontjának megfelelően meghozott határozataikat;
- c) a 12. cikkben említett teljesítménytervek tervezeteit;
- d) a 16. cikkben említett elfogadott teljesítményterveiket;
- e) a 24., 29. és 30. cikkben említett adatszolgáltatási táblázataikat.

(2) A hálózatkezelő – különösen elektronikus módon – nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a következő információkat:

- a) a hálózati teljesítményterv 19. cikk (1) bekezdésében említett tervezetét;
- b) a hálózati teljesítményterv 19. cikk (3) bekezdésében említett elfogadott változatát.

(3) A Bizottság – különösen elektronikus módon – nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által a 3. cikk szerint nyújtott támogatás során készített jelentéseket és kísérőanyagokat.

IX. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

39. cikk

A nemzeti szinten hozott határozatok indokolása és jogorvoslati lehetőségek

A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes nemzeti hatóságok megfelelő indokolással lássák el az e rendelet értelmében meghozott határozataikat, és hogy azokkal szemben a nemzeti jogszabályoknak megfelelően hatékony bírósági jogorvoslati eljárást lehessen indítani.

40. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 2020. január 1-jével hatályát veszti. Az említett rendeletek azonban a második referencia-időszakban érvényes teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtása érdekében továbbra is hatályban maradnak.

41. cikk

Hatálybalépés

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. február 11-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

A CÉLOK MEGHATÁROZÁSÁT SZOLGÁLÓ FŐ TELJESÍTMÉNYMUTATÓK ÉS A NYOMON KÖVETÉST LEHETŐVÉ TEVŐ MUTATÓK

1. SZAKASZ

Az uniós szintű célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és az uniós szintű nyomon követést lehetővé tevő mutatók

1. BIZTONSÁG

1.1. Fő teljesítménymutatók

A léginavigációs szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által minimálisan elérendő szint a biztonságirányítás hatékonysága terén. Ez a fő teljesítménymutató az alábbi biztonságirányítási célkitűzések megvalósítási szintjét méri:

- a) repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések;
- b) repülésbiztonsági kockázatok kezelése;
- c) repülésbiztonság biztosítása;
- d) a repülésbiztonság előmozdítása;
- e) repülésbiztonsági kultúra.

1.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) Futópályasértések aránya uniós szinten, biztonsági hatás a 2. szakasz 1.2.a) pontja szerint számítva;
- b) A minimális elkülönítési távolságok megsértésének aránya uniós szinten, biztonsági hatás a 2. szakasz 1.2.b) pontja szerint számítva.

2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.1. Fő teljesítménymutatók

Ez a teljesítménymutató az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságot méri a tényleges röppályán, számítása pedig az alábbiak szerint történik:

- a) ez a mutató a tényleges röppálya útvonali része légtérellenőrzési adatokon alapuló hosszának és a megtett távolságnak az egymással való összehasonlítása az 1. cikkben meghatározott légtéren (a továbbiakban: európai légtér) belüli vagy azon áthaladó IFR repülések összesített számának figyelembevételével;
- b) „útvonali rész”: útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;
- c) amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőtér, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;
- d) ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérrel indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni;
- e) a „megtett távolság” a légtér egyes részein és a röppálya összes részén értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz;
- f) a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

2.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:
 - i. a mutató a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppálya útvonali része hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának különbsége az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

- ii. „útvonali rész”: útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;
 - iii. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőtér, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;
 - iv. ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérrel indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni.
 - v. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.
- b) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legrövidebb korlátozott röppályán, számítása az alábbiak szerint történik:
- i. a mutató a repüléstervezéshez elérhető legrövidebb korlátozott útvonal útvonali része (amelyet a hálózatkezelő útkereső algoritmusai és repülésiterv-ellenőrzési rendszerei számítanak, és amelyet a két közelségi manőverezési terület be- és kilépési pontjai között kell mérni) és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának különbsége az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;
 - ii. ez a mutató figyelembe veszi a hálózatkezelő által közzétett, az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó dokumentumban szereplő, napokban mért légtérkorlátozásokat (katonai tevékenységekkel és anélkül) és a feltételes útvonalak tényleges helyzetét a legutóbb benyújtott repülési terv szerint;
 - iii. „útvonali rész”: útvonalnak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli rész;
 - iv. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőtér, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;
 - v. ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérrel indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni;
 - vi. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.
- c) A lefoglalt vagy elkülönített légtér tényleges kihasználtsága, amely a foglalás céljából vagy az általános légi forgalomtól való elkülönítés céljából történő légtérkiosztás kezdetben kért időtartamának és annak a ténylegesen kiosztott és felhasznált időtartamnak a hányadosa, amelyre az ilyen foglalást vagy elkülönítést igénylő tevékenység végzéséhez szükség volt. Ezt a mutatót a hálózatkezelőnek jelentett valamennyi légtérkiosztásra vonatkozóan ki kell számítani.
- d) A rendelkezésre álló légtér szerkezeteken (a lefoglalt, elkülönített légtér és a feltételes útvonalakat is ideértve) keresztüli tervezési arány az általános légi forgalom számára, amely a következőképpen határozható meg: az ilyen légtér szerkezeteken át vezető repülési tervet benyújtó légi járművek számának és azon légi járművek számának az aránya, amelyeknek ezeken a légtér szerkezeteken keresztül történő tervezésre lehetőségük lett volna.
- e) A rendelkezésre álló légtér szerkezeteken (a lefoglalt, elkülönített légtér és a feltételes útvonalakat is ideértve) keresztüli felhasználási arány az általános légi forgalom számára, amely a következőképpen határozható meg: az ilyen légtér szerkezeteken át repülő légi járművek számának és azon légi járművek számának az aránya, amelyeknek ezeken a légtér szerkezeteken keresztül történő tervezésre lehetőségük lett volna.

3. KAPACITÁS

3.1. Fő teljesítménymutató

Az útvonali légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő késések átlagos értéke a léginnavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható járatonként percben megadva. Számítása az alábbiak szerint történik:

- a) az útvonali ATFM-késés a hálózatkezelő által számított késés, amely a becsült felszállási idő és a hálózatkezelő által kiosztott számított felszállási idő különbsége;

b) e mutató alkalmazásában:

„becsült felszállási idő”: előrejelzés arra vonatkozóan, hogy a légi jármű mikor fog a levegőbe emelkedni; a hálózatzkezelő számítja ki úgy, hogy a legutóbbi becsült fékoldási időhöz vagy a – repülőtéri közös döntéshozatali eljárásokat alkalmazó repülőterek esetében – a célzott fékoldási időhöz hozzáadja a hálózatzkezelő által kiszámított becsült kigurulási időt;

„számított felszállási idő”: a hálózatzkezelő által taktikai résidő kiosztás alapján a járat felszállásának napján meghatározott idő, amikor a járat várhatóan a levegőbe fog emelkedni;

„becsült kigurulási idő”: a fékoldási idő és a felszállási idő közötti becsült időtartam. Ebbe beleszámítandó a várakozási pontokon alkalmazott késleltetési pufferidő és a felszállás előtti távoli jégmentesítés is;

c) ez a mutató vonatkozik valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket;

d) ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

3.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

a) Az útvonali ATFM-mel kapcsolatos, a közeli körzeti és repülőtéri léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható, az érkezési repülőtérre a leszállási korlátozások miatti késés járatonkénti átlagos időtartama percben kifejezve, amelynek kiszámítása az alábbiak szerint történik:

i. ez a mutató ATFM-mel kapcsolatos generált érkezési késés beérkező IFR repülésenkénti átlaga;

ii. ez a mutató minden olyan IFR repülésre vonatkozik, amely magában foglalja az érkezési repülőtérre érkezést, illetve vonatkozik az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára is, a rendkívüli események kivételével;

iii. ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

b) A több mint 15 perces útvonali ATFM-késéssel érintett járatok százalékos aránya. Számítása az alábbiak szerint történik:

i. a 3.1. pont a) pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;

ii. ez a mutató vonatkozik valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket;

iii. ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

c) Az összes különböző okból felmerült, induláskor bekövetkező késés átlagos járatonkénti időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. ez a mutató az alábbiaknak betudható késések átlagát adja meg:

— a légitársaságok tevékenysége miatt bekövetkezett késések;

— a légtérfelhasználók által jelentett útvonali ATFM-késések;

— következményes késések;

— repülőtéri tevékenységek miatt bekövetkező késések, ideértve a légtérfelhasználók által jelentett ATFM repülőtéri késéseket, amelyet a forgalom volumenén alapuló intézkedés okoz, amely referenciahelyének besorolása repülőtéri zóna vagy repülőtér;

ii. ez a mutató az összes IFR repülést lefedi, és a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. Fő teljesítménymutatók

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változása, amelynek kiszámítása az alábbiak szerint történik:

a) ez a mutató egy százalékos érték, amely azt adja meg, hogy évről évre mekkora a variáció az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű egységköltségben, a 9. cikk (4) bekezdése a) pontjában megadott kiindulási értékből kiindulva;

- b) ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki;
- c) az útvonali léginnavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség az útvonali megállapított költségek, valamint európai uniós szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, útvonali szolgáltatási egységekben kifejezett azon útvonali forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a 9. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában az európai uniós szintű teljesítménycélok megállapításával kapcsolatos bizottsági feltételezésekben is szerepelnek;
- d) az útvonali léginnavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltséget euróban és reálértéken kell kiszámítani.

4.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

A felhasználóknál az útvonali és közeli léginnavigációs szolgáltatások után uniós szinten ténylegesen felmerült egységköltségek, amelyek számítása az alábbi módon történik:

- a) ezt a mutatót teljes naptári évre kell számítani a referencia-időszak minden évére vonatkozóan, az egyes tagállamokban a léginnavigációs szolgáltatásokra vonatkozó megállapított egységköltségek összegének és az adott évre vonatkozó, a 25. cikk (2) bekezdése szerinti kiigazítások súlyozott átlagaként;
- b) ezt a mutatót euróban és nominális értéken kell kifejezni.

2. SZAKASZ

A helyi szintű célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és a helyi szintű nyomon követést lehetővé tevő mutatók

1. BIZTONSÁG

1.1. Fő teljesítménymutató

A repülésbiztonság-irányítás hatékonyságának szintje az 1. szakasz 1.1. pontjával összhangban.

Ennél a mutatónál a „helyi” azt jelenti, hogy a léginnavigációs szolgáltatók szintjén.

1.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) A futópályasértések aránya a tagállamban található repülőtereken: az ezeken a repülőtereken bekövetkezett, biztonsági hatással bíró futópályasértések összesített száma osztva az ezeken a repülőtereken végrehajtott IFR- és VFR-repülések összesített számával.
- b) A minimális elkülönítési távolság megsértésének aránya a tagállamok összes légiforgalmi szolgáltatási egységéhez tartozó légtérben belül: az ebben a légtérben bekövetkezett, biztonsági hatással bíró minimális elkülönítési távolság-megsértések összesített száma osztva az ebben a légtérben végzett ellenőrzött repülések összesített óraszámával.
- c) Az adott repülőtéren bekövetkezett futópályasértések aránya: az érintett repülőtéren bekövetkezett, biztonsági hatással bíró, a légiforgalmi szolgáltatások vagy a CNS-szolgáltatások részvételével zajló futópályasértések összesített száma osztva az ezen a repülőtéren végrehajtott IFR- és VFR-repülések összesített számával.
- d) A minimális elkülönítési távolság megsértésének aránya a légtérben belül, ahol a léginnavigációs szolgáltató léginnavigációs szolgáltatásokat nyújt: a biztonsági hatással bíró, a légiforgalmi szolgáltatások vagy a CNS-szolgáltatások részvételével zajló minimális elkülönítési távolság-megsértések összesített száma osztva az ebben a légtérben végzett ellenőrzött repülések összesített óraszámával.
- e) Automatikus biztonsági adat-rögzítő rendszerek használata esetén a rendszerek a léginnavigációs szolgáltatók általi használata a biztonságikockázat-kezelési keretrendszer elemeként – legalább – a minimális elkülönítési távolságok megsértésére és a futópályasértésekre vonatkozó adatok összegyűjtésére, tárolására és közel valós idejű elemzésére.

Az ebben a pontban szereplő, nyomon követést lehetővé tevő mutatókat a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

Az a) és c) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a repülőtér szintjén. A b) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten. A d) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a léginnavigációs szolgáltatók szintjén.

2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.1. Fő teljesítménymutató

Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán, számítása az alábbiak szerint történik:

- a) ez a mutató a tényleges röppálya útvonali része légtérelenőrzési adatokon alapuló hosszának és a megtett távolságnak az egymással való összehasonlítása a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó IFR repülések összesített számának figyelembevételével;
- b) „útvonali rész”: útvonalinak minősül a kiindulási és az érkezési repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívül megtett távolság;
- c) amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
- d) amennyiben egy járat a helyi légtéren belüli repülőtérrel indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtéren is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
- e) a „megtett távolság” a helyi légtérben értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz;
- f) e mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg;
- g) a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

2.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, amelynek számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:
 - i. a mutató a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppálya útvonali része hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának különbsége a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;
 - ii. „útvonali rész”: útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;
 - iii. amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
 - iv. amennyiben egy járat a helyi légtéren belüli repülőtérrel indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtéren is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
 - v. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.
- b) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legrövidebb korlátozott röppályán, számítása helyi szinten az alábbiak szerint történik.
 - i. a mutató a repüléstervezéshez elérhető legrövidebb korlátozott útvonal útvonali része (amelyet a hálózatkezelő útkereső algoritmusai és repüléstervezési rendszerei számítanak ki) és a helyi légtérben lezajlott vagy azt átszelő összes IFR repülés alapján meghatározott megtett távolság különbsége;
 - ii. ez a mutató figyelembe veszi a hálózatkezelő által közzétett, az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó dokumentumban szereplő légtérkorlátozásokat és a feltételes útvonalak tényleges helyzetét a legutóbb benyújtott repülési terv szerint;
 - iii. „útvonali rész”: útvonalinak minősül a kiindulási és az érkezési repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli szakasz;

- iv. amennyiben egy járat a helyi légtérén kívüli repülőtérrel indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
 - v. amennyiben egy járat a helyi légtérén belüli repülőtérrel indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtérén is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;
 - vi. a „megtett távolság” a helyi légtérben értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz.
 - vii. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.
- c) A kigurulási szakaszban eltöltött többletidő, helyi szinten számítva az alábbiak szerint:
- i. ez a mutató a tényleges kigurulási idő és az akadálytalan kigurulási idő közötti különbség;
 - ii. az akadálytalan kigurulási idő a repülőterek nem túlterhelt, alacsony forgalmú időszakában érvényes kigurulási idő;
 - iii. ezt a perc/indulás értékben mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.
- d) A közelkörzeti légtérben eltöltött többletidő, helyi szinten számítva az alábbiak szerint:
- i. ez a mutató az érkezési, besorolási és mérési területen (ASMA területen) való áthaladási idő és a légi jármű ASMA-n való akadálytalan áthaladása közötti különbséget határozza meg;
 - ii. az akadálytalan idő az ASMA-n való akadálytalan áthaladás idején alapul, és az összes járatkategória esetében ugyanazokkal a paraméterekkel kell meghatározni: légi jármű osztálya, ASMA belépési szektor és érkezési kifutópálya, és a nem túlterhelt, alacsony forgalmú időszakban érvényes áthaladási időt mutatja meg;
 - iii. ezt a perc/érkezés értékben mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki;
 - iv. az ASMA a következőképpen határozható meg: az érkezési repülőtér körüli, 40 NM sugarú henger.
- e) A beérkező gépek folyamatos süllyedési műveletet (CDO) alkalmazó része, amelyet helyi szinten, az alábbi módon kell kiszámítani:
- i. ez a mutató a talajszinttől mért, a nemzeti felügyeleti hatóság által meghatározott referenciaponttól kezdve CDO-t végző érkező légi járművek összesített számának és az érkezési műveletek összesített számának az aránya;
 - ii. ezt a százalékos értékben kifejezett mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.
- f) A lefoglalt vagy elkülönített helyi légtér tényleges használata, amelyet az 1. szakasz 2.2.c) pontja alapján számítanak ki.
- g) A rendelkezésre álló helyi légtérstruktúrákon át vezető tervezési arány, amelyet az 1. szakasz 2.2.d) pontja alapján számítanak ki.
- h) A rendelkezésre álló helyi légtérstruktúrák használati aránya, amelyet az 1. szakasz 2.2.e) pontja alapján számítanak ki.
- i) Az a) és a b) pontokban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginnavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják. A c) és a d) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy egy évente legalább 80 000 IFR szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító repülőtér szintjén. Az e) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a repülőtér szintjén. Az f)–h) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten. Az értéket le kell bontani a területi irányítóközpontok különböző felelősségi köreinek szintjére, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginnavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják.

3. KAPACITÁS

3.1. Fő teljesítménymutatók

- a) Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késések átlagos értéke a léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható járatonként percben megadva. Számítása az alábbiak szerint történik:
- az 1. szakasz 3.1.a) pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;
 - ez a mutató vonatkozik a helyi légtéren áthaladó valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket; ezenfelül a más légtereken áthaladó IFR repülésekre is vonatkozik, ha a késési korrekciókat a hálózatzkezelő által koordinált, az érdekelt felek által a hálózatzkezelőnek az ATFM késések mérésével, osztályozásával és kiosztásával kapcsolatos problémákról való értesítésére használt posztoperatív késéskiigazítási folyamat eredményeként alkalmazzák;
 - ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki;
 - e mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg;
 - nyomonkövetési szempontból az ehhez a mutatóhoz kiszámított értéket le kell bontani nemzeti szintre, ha a teljesítménytervet a funkcionális légtérblokk szintjén határozták meg, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják.
- b) Az ATFM-mel kapcsolatos, a közelségi és repülőterei léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható, érkezési késések helyi szinten számított átlagos időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:
- ez a mutató azt adja meg, hogy érkező IFR repülésenként átlagosan mennyi az ATFM-intézkedések által okozott érkezési késés az érkezési repülőtéren;
 - ez a mutató az érkezési repülőterre érkező valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára vonatkozik, kivéve a rendkívüli eseményeket;
 - ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.
 - e mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten.
 - nyomonkövetési szempontból az ehhez a mutatóhoz kiszámított értéket le kell bontani a repülőterek szintjére.

3.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) Az ATFM résidőket helyi szinten betartó IFR repülések százalékos aránya, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.
- b) A légiforgalom-irányítással kapcsolatos, az indulási repülőtéren a felszállási korlátozások miatt bekövetkező indulás előtti késés járatonkénti átlaga percben kifejezve; számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:
- ez a mutató a légiforgalom-irányítással kapcsolatos indulás előtti késés induló IFR repülésenkénti átlaga;
 - ez a mutató minden olyan IFR repülésre vonatkozik, amely magában foglalja az indulási repülőtéren való felszállást, illetve azokat a légiforgalom-irányítási korlátozásokból fakadó indulási késéseket is, amikor a légi jármű egyébként felkészült arra, hogy elhagyja indulási állóhelyét;
 - ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.
- c) Az összes különböző okból felmerült indulási késés átlagos járatonkénti időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az 1. szakasz 3.2.c) pontjában meghatározott módszerrel történik.
- d) Az a) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” alatt a nemzeti szint értendő, lebontva a repülőterek szintjére. A b) és c) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy egy évente legalább 80 000 IFR szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító repülőtér szintjén.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. Fő teljesítménymutatók

- a) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltségek, amelyek számítása az alábbiak szerint történik:
- ez a mutató az útvonali megállapított költségek, valamint helyi szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, útvonali szolgáltatási egységekre lebontott, díjszámítási körzeten belüli azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a teljesítménytervekben szerepelnek;
 - ezt a mutatót nemzeti valutában és reálértéken kell kifejezni;
 - ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évre vonatkozóan kiszámítva bocsátják rendelkezésre.
- c) A közelségi léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltségek, amelyek számítása az alábbiak szerint történik:
- ez a mutató a megállapított költségek, valamint helyi szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, közelségi szolgáltatási egységekre lebontott azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a teljesítménytervekben szerepelnek;
 - ezt a mutatót nemzeti valutában és reálértéken kell kifejezni;
 - ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évre vonatkozóan számolják ki.
- c) Az a) és b) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a díjszámítási körzet szintjén.

4.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutató

A felhasználóknál az útvonali és közelségi léginavigációs szolgáltatások után ténylegesen felmerült egységköltségek, amelyek számítása az alábbi módon történik:

- a) ezt a mutatót teljes naptári évre kell számítani a referencia-időszak minden évre vonatkozóan, a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó megállapított egységköltségek és az adott évre vonatkozó, a 25. cikk (2) bekezdése szerinti kiigazítások összegeként;
- b) ezt a mutatót nemzeti valutában és nominális értéken kell kifejezni.

3. SZAKASZ

A célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és a hálózati funkciók szintjén történő nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- Az ebben a szakaszban szereplő mutatók az e rendelet földrajzi hatálya alá tartozó összes területen alkalmazandók.
- BIZTONSÁG

2.1. Fő teljesítménymutatók

A hálózatkezelő által végzett repülésbiztonság-irányítás hatékonyságának szintje az 1. szakasz 1.1. pontjával összhangban.

2.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

A kapacitáskorlátokat meghaladó ATFM túlteljesítése olyan szektorokban, ahol a léginavigációs szolgáltató ATFM-intézkedések bevezetését jelentette be. Számítása az alábbiak szerint történik:

- a) a következők aránya: az az időtartam, amelyben a repülések száma több mint 10 %-kal meghaladta a kapacitáskorlátot olyan szektorokban, ahol a léginavigációs szolgáltató ATFM-intézkedések bevezetését jelentette be, és az az összesített időtartam, amelyben ATFM-intézkedések voltak érvényben, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évre vonatkozóan kiszámítva;
- b) e mutató esetében a szabályozott időtartamot 20 perces intervallumokban meghatározott, egymást fedő óránkénti szeletekre kell osztani.

3. KÖRNYEZETVÉDELEM

3.1. Fő teljesítménymutatók

Az európai útvonalhálózat-kialakítási funkció által elért útvonali repüléshatékonyság-javulás a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, az útvonali repülési hatékonyság legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán bekövetkezett éves változásának százalékos értékében, az 1. szakasz 2.2.a) pontjának megfelelően kiszámítva.

4. KAPACITÁS

4.1. Fő teljesítménymutatók

- a) Az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárásokkal és a hálózatkezelő által végzett művelet-központi tevékenységekkel elért útvonali ATFM-késéscsökkenések százalékos aránya az elmúlt évhez képest elért összes útvonali ATFM-késéscsökkenéshez viszonyítva, ahol az útvonali ATFM-késéseket az 1. szakasz 3.1. pontjának megfelelően kell kiszámítani.
- b) Az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárásokkal és a hálózatkezelő által végzett művelet-központi tevékenységekkel elért érkezési ATFM-késéscsökkenések százalékos aránya az elért összes érkezési ATFM-késéscsökkenéshez viszonyítva, ahol az érkezési ATFM-késéseket az 1. szakasz 3.2.a) pontjának megfelelően kell kiszámítani.

4.2. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

- a) Az adott évben teljesített olyan IFR repülések aránya, amelyeknél az AFTM késés több mint 15 perc volt.
- b) Azoknak az ATFM-intézkedéseknek az átlagos napi száma, amelyek külön-külön kevesebb mint 200 perc késést okoznak, az adott naptári év alapján számítva.
- c) A hétfégi útvonali ATFM-késések átlaga perc/járat egységben megadva, az adott naptári év alapján számítva.
- d) A kapacitás- és személyzeti problémák által okozott első váltási késések éves százalékos aránya, a területi irányítóközpontok/repülőterek a hálózatkezelő által évente előre kiválasztott körét nézve, ahol a legnagyobb a késéscsökkentési potenciál.
- e) A lefoglalt vagy elkülönített légtér tényleges használata, amely az 1. szakasz 2.2.c) pontja szerint kerül kiszámításra.
- f) A rendelkezésre álló légtérstruktúrákon át vezető tervezési arány, amely az 1. szakasz 2.2.d) pontja szerint kerül kiszámításra.
- g) A rendelkezésre álló légtérstruktúrák használati aránya, amely az 1. szakasz 2.2.e) pontja szerint kerül kiszámításra.

5. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

5.1. Nyomon követést lehetővé tevő mutatók

A hálózatkezelő feladatainak végrehajtásához kapcsolódó egységköltség, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

- a) ez a mutató a következők arányát adja meg: a hálózatkezelői feladatok végrehajtásának tényleges költségei és a teljes referencia-időszakban tapasztalt útvonali forgalom, útvonali szolgáltatási egységekben kifejezve, azon a földrajzi területen, ahol a hálózatkezelő elvégzi a hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatait;
 - b) ezt a mutatót euróban és reálértéken kell kifejezni;
 - c) ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.
-

II. MELLÉKLET

**SABLON A NEMZETI SZINTEN VAGY A FUNKCIONÁLIS LÉGTÉRBLÖKK SZINTJÉN MEGHATÁROZOTT,
A 10. CIKK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI TELJESÍTMÉNYTERVEKHEZ****1. BEVEZETÉS**

- 1.1. A körülmények leírása, ideértve, hogy a tervek milyen földrajzi területre, szolgáltatásokra és léginnavigációs szolgáltatásokra vonatkoznak, valamint a teljesítménytervvel kapcsolatos egyéb általános releváns információk.
- 1.2. A teljesítményterv alapjául szolgáló, a 10. cikk (2) bekezdésének f) és g) pontjában említett közlekedési előrejelzések az IFR szerinti műveletekben és szolgáltatási egységekben kifejezve, az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálat (STATFOR) által biztosított alap-előrejelzés alapján. Ha az előrejelzések eltérnek a STATFOR alap-előrejelzésektől, dokumentálni kell az eltérő előrejelzés használatát alátámasztó indokokat a 10. cikk (2) bekezdésének f) és g) pontjával összhangban, valamint az ezeknek a konkrét előrejelzéseknek a használatát alátámasztó indokokat.
- 1.3. Az érdekeltekkel a teljesítményterv-tervezetről folytatott konzultáció eredményének leírása, a véleményegyezést és a nézetkülönbségeket jelentő pontok, valamint a nézetkülönbség alapjául szolgáló indokok ismertetésével.
- 1.4. A teljesítményösztönző és díjszámítási rendszerbe bevont repülőterek listája, és az e repülőtereken végzett, műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti légiforgalmi műveletek átlagos száma egy évben.
- 1.5. Ha lehetséges, azoknak a szolgáltatásoknak a listája, amelyeket a 35. cikkben ismertetett feltételek értelmében piaci feltételek mellett biztosítanak.
- 1.6. A funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménytervek esetében a teljesítményterv megalkotása és elfogadása során követett eljárás leírása.
- 1.7. Tájékoztatás arról, hogy alkalmazzák-e a 34. cikkben ismertetett egyszerűsített díjszámítási rendszert, és ha igen, annak bizonyítása, hogy az említett cikkben felsorolt feltételek teljesülnek, valamint az egyszerűsített díjszámítási rendszer alkalmazásának és az általa lefedett díjszámítási körzetek körének ismertetése.

2. BERUHÁZÁSOK

- 2.1. A referencia-időszak időtartama alatt tervezett új és meglévő befektetett eszköz-beruházások költségeinek, természetének és előnyeinek ismertetése és indokolása.
- 2.2. A 2.1. pontban említett információk körébe tartoznak különösen a következők:
 - a) az új és meglévő beruházások megállapított értékcsökkenési, tőke- és bérleti költségei a teljes referencia-időszakban és annak egyes naptári éveire lebontva, a VII. melléklet által előírt módon;
 - b) a jelentős beruházások ismertetése és indokolása, különös tekintettel az alábbi elemekre:
 - i. az egyes jelentős beruházások összértéke;
 - ii. a megvásárolt vagy kifejlesztett eszköz vagy eszközök ismertetése;
 - iii. annak ismertetése, hogy a beruházás milyen előnyöket kínál a légtérfelhasználóknak, valamint tájékoztatás a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultáció eredményeiről;
 - iv. az ATM-rendszereket érintő jelentős beruházások tekintetében:
 - az új rendszerekbe való beruházások, a meglévő rendszerek átalakításai és a pótló beruházások közötti különbségtétel;
 - annak ismertetése, hogy miért relevánsak az egyes beruházások, az európai légiforgalmi szolgáltatási főtérvre, valamint az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkében szereplő közös projektekre hivatkozva;
 - c) a funkcionális légtérblokkok szintjén megvalósuló vagy – megfelelő esetben – más határokon átnyúló együttműködési kezdeményezés során kialakított sinergiák részletes ismertetése, mindenekelőtt a közös infrastruktúra és a közös közbeszerzés tekintetében.

3. NEMZETI SZINTEN VAGY A FUNKCIONÁLIS LÉGTÉRBLÖKK SZINTJÉN MEGHATÁROZOTT TELJESÍTMÉNYCÉLOK ÉS AZ AZOK TELJESÜLÉSÉT MÉRŐ MUTATÓK

- 3.1. A referencia-időszak egyes naptári éveit lefedő, az I. melléklet 2. szakaszában ismertetett fő teljesítménymutatók alapján nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok.

- 3.2. Minden fő teljesítményterület esetében a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén a teljesítménycélok teljesítése érdekében elvégzett fő intézkedések ismertetése.
- 3.3. A nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok megalapozására szolgáló további információk:
- a) az útvonali és a közelségi léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának és e rendelet előírásainak megfelelően, a referencia-időszak egyes éveire lebontva meghatározott megállapított költségeket;
 - b) az útvonali és közelségi szolgáltatási egységekre vonatkozó előrejelzések a referencia-időszak egyes éveire;
 - c) a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő költséghatékonysági célokhoz tartozó útvonali és közelségi kiindulási értékek, valamint az ezen értékek megbecsléséhez használt módszer ismertetése és indoklása az egyes díjszámítási körzetekre lebontva;
 - d) a költségek díjszámítási körzetekhez rendeléséhez és a költségek útvonali és közelségi szolgáltatások közötti felosztásához használt módszer ismertetése és indoklása a 22. cikk (5) bekezdésével összhangban;
 - e) az érintett léginavigációs szolgáltatók sajáttőke-arányos nyereségének ismertetése és indoklása, a tőkeáttételi mutató, valamint a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához használt eszközalap szintje és összetétele;
 - f) a gazdasági feltételezések ismertetése és indoklása, ideértve a következőket:
 - a megállapított költségekben foglalt nyugdíjköltségek kiszámításának alapjául szolgáló feltételezések, ideértve a hatályban lévő releváns nemzeti nyugdíj- és nyugdíjszámítási jogszabályok, valamint azon jogszabályok leírását, amelyeken a nyugdíjjal kapcsolatos feltételezések alapulnak, továbbá arra vonatkozó információ, hogy várható-e az említett jogszabályok módosítása;
 - a léginavigációs szolgáltatások biztosításának a finanszírozására szolgáló kölcsönökre vonatkozó kamatláb-feltételezések, ideértve a kölcsönökkel kapcsolatos fontos információkat (összeg, futamidő stb.), valamint az adózás előtti tőkeköltség és a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához használt, a tartozások átlagos (súlyozott) kamatára vonatkozó magyarázat;
 - kizárólag tájékoztató jelleggel az inflációra vonatkozó előrejelzések a Nemzetközi Valutaalap (IMF) fogyasztói árindexe (CPI) alapján;
 - az EU által az 1126/2008/EK bizottsági rendelet értelmében elfogadott nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok előírásain túlmutató kiigazítások ⁽¹⁾;
 - g) a referencia-időszakot megelőző évekből származó kiigazítások ismertetése és magyarázata;
 - h) a 28. cikk (3) bekezdésében említett költségelemekhez tartozó megállapított költségek meghatározása és kategorizálása;
 - i) a referencia-időszak időtartama alatt tervezett jelentős szerkezetátalakítási tevékenységek leírása, ha vannak ilyen tervezett tevékenységek;
 - j) adott esetben, a megelőző referencia-időszakban jóváhagyott, megtérítendő szerkezetátalakítási költségek;
 - k) a VII., IX. és XI. mellékletek által előírt adatszolgáltatási táblázatok és további információk, amelyeket a teljesítménytervhez kell mellékelni.
- 3.4. Az I. melléklet 2. szakaszának 2.1. pontjában és 3.1.a) pontjában meghatározott teljesítménycélok a teljesítményterv által lefedett egyes léginavigációs szolgáltatók szintjére lebontva, valamint a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménytervek tekintetében, annak megadásával, hogy az egyes érintett szolgáltatók milyen mértékben járulnak hozzá a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok teljesítéséhez.
- 3.5. Unió szintű teljesítménycélok hiányában annak ismertetése és magyarázata, hogy a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok hogyan járulnak hozzá az európai ATM-hálózat teljesítményének a javításához.
- 3.6. A teljesítményterületek közötti kölcsönös függőségek és kompromisszumok ismertetése és magyarázata, ideértve a kompromisszumok értékeléséhez alkalmazott feltételezéseket.
4. HATÁROKON ÁTNYÚLÓ KEZDEMÉNYEZÉSEK ÉS A SESAR VÉGREHAJTÁSA
- 4.1. A léginavigációs szolgáltatások biztosításának fejlesztése érdekében bevezetett vagy bevezetni tervezett határokon átnyúló együttműködési kezdemények ismertetése a léginavigációs szolgáltatók szintjén. Az e kezdeményezések segítségével a különböző fő teljesítményterületeken elért teljesítményjavulás meghatározása.

⁽¹⁾ A Bizottság 1126/2008/EK rendelete (2008. november 3.) az 1606/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban egyes nemzetközi számviteli standardok elfogadásáról (HL L 320., 2008.11.29., 1. o.).

- 4.2. Az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkében említett SESAR közös projektek életbe léptetése terén a közelmúltban elért és a jövőben várható előrehaladás ismertetése, valamint a változások hálózati teljesítményt negatívan befolyásoló hatásainak minimalizálása érdekében az átállási tervek tekintetében bevezetett változáskezelési gyakorlatok ismertetése.

5. FORGALMI KOCKÁZATMEGOSZTÁSI RENDSZEREK ÉS ÖSZTÖNZŐRENDSZEREK

- 5.1. A 27. cikkel összhangban alkalmazott forgalmi kockázatmegosztási paraméterek megállapított értékeinek ismertetése az egyes díjszámítási körzetekben:

- a) a 27. cikk (2) bekezdésében említett vonatkozó tartomány meghatározása, valamint a 27. cikk (3) bekezdésében említett forgalmi kockázatmegosztási kulcsok meghatározása;
- b) ha a nemzeti felügyeleti hatóság a 27. cikk (5) pontjával összhangban módosítja a közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus a) pontban említett paramétereinek értékeit:
 - i. a forgalmi kockázatmegosztási paraméterek meghatározott értékeinek indokolása,
 - ii. a forgalmi kockázatmegosztási paraméterek értékeinek meghatározása tárgyában a légtérfelhasználókkal és a léginavigációs szolgáltatókkal folytatott konzultáció folyamatának és eredményének leírása.

- 5.2. A referencia-időszakban a 11. cikkel összhangban alkalmazandó ösztönzőrendszerek tekintetében:

- a) az ösztönzőprogram paramétereinek ismertetése és indokolása a 11. cikk (3) bekezdésével összhangban, ideértve a pivotértékeket és az azokra alkalmazott modulációs mechanizmust, ha volt ilyen;
- b) az ösztönzőrendszerek hatálya alá eső léginavigációs szolgáltatók és díjszámítási körzetek meghatározása;
- c) a 11. cikk (4) bekezdésében említett további ösztönzőrendszerek ismertetése, ha vannak ilyenek.

6. A TELJESÍTMÉNYTERV VÉGREHAJTÁSA

A nemzeti felügyeleti hatóságok által az alábbi célokból bevezetett folyamatok ismertetése:

- a) a teljesítményterv végrehajtásának ellenőrzése;
- b) azoknak a helyzeteknek a megoldása, amelyekben nem sikerült elérni a kitűzött célokat a referencia-időszakban.

III. MELLÉKLET

SABLON A 10. CIKK (5) BEKEZDÉSE SZERINTI HÁLÓZATI TELJESÍTMÉNYTERVHEZ

1. BEVEZETÉS

- 1.1. A körülmények leírása, ideértve a hálózati teljesítményterv hatókörét, a lefedett hálózati funkciókat, szerepköröket, felelősségi köröket, valamint a tervvel kapcsolatos további releváns általános információkat.
- 1.2. A hálózati teljesítményterv alapjául szolgáló forgalmi előrejelzések és makrogazdasági viszonyok ismertetése.
- 1.3. A hálózati teljesítményterv hálózatstratégiai tervnek való megfelelésének ismertetése.
- 1.4. Az érdekeltekkel a hálózati teljesítményterv tervezetéről folytatott konzultáció eredményének a leírása, a véleményegyeztetés és a nézetkülönbségeket jelentő pontok és a nézetkülönbség alapjául szolgáló indokok ismertetésével, valamint a hálózati igazgatótanáccsal való konzultáció eredményének a leírása.

2. A HÁLÓZATKEZELŐ ÁLTAL KÉPVESELT HOZZÁADOTT ÉRTÉK

Együttműködési területek, amelyeken a hálózatkezelő támogatja a tagállamok, funkcionális légtérblokkok, léginnavigációs szolgáltatók, repülőterek, valamint polgári és katonai légtérfelhasználók által végzett feladatokat és tevékenységeket.

A hálózatkezelő által az alábbi területeken végzett munka ismertetése:

- a) a hálózati és regionális üzemeltetési koncepciók kidolgozása és harmonizálása;
- b) hálózati prioritásokon alapuló légtérprojektek, többek között határokon átnyúló légtér-kialakítási kezdeményezése kidolgozása és harmonizálása;
- c) az úthálózat és a rendelkezésre álló légtér kevésbé hatékony felhasználásának visszaszorítása;
- d) fejlett légtér-gazdálkodási, légiforgalomáramlás-szervezési és -kapacitáskezelési folyamatok kidolgozása;
- e) a működési teljesítményhez kapcsolódó harmonizált kapacitásstervezés és -mérés;
- f) megoldások keresése a légiforgalmi irányítók hiányára a teljes hálózatban;
- g) a műszaki területen zajló együttműködés erősítése, többek között a funkcionális légtérblokkok terén, valamint a léginnavigációs szolgáltatók rendszerei és – különösen – a hálózatkezelő rendszerei közötti technikai átjárhatóság erősítése;
- h) a hálózati biztonság támogatása, valamint a helyi biztonsági teljesítmény meghatározása, nyomon követése és javítása.

3. TELJESÍTMÉNYCÉLOK, CÉLKITŰZÉSEK ÉS INTÉZKEDÉSEK

3.1. A hálózatkezelő biztonsági teljesítménye

- a) a hálózatkezelőre vonatkozó teljesítménycél a biztonságirányítás hatékonysága terén.
- b) a hálózatkezelő által a célkitűzés elérése érdekében bevezetett intézkedések ismertetése.
- c) a hálózatkezelő által az ATFM-túlteljesítések korrigálása érdekében bevezetett intézkedések ismertetése.

3.2. A hálózatkezelő költséghatékonysági teljesítménye

- a) a hálózatkezelő által a költséghatékonyság javítása érdekében bevezetett intézkedések ismertetése.

3.3. Az egyes hálózati funkciókra vonatkozó teljesítménycélok és célkitűzések

- a) az európai útvonalhálózat-kialakítási funkció (ERND):
 - i. teljesítménycélok az I. melléklet 3. szakaszának 3.1. pontjában meghatározott fő teljesítménymutatóhoz;

- ii. az európai útvonalhálózat-kialakítási funkcióhoz kapcsolódó teljesítménycélok elérése érdekében bevezetett intézkedések ismertetése és magyarázata:
 - a hatékony légtérstruktúrák kidolgozása érdekében tett intézkedések;
 - a légtér operatív érdekelt felek általi hatékonyabb kihasználását célzó intézkedések;
 - a repülések optimalizálását célzó intézkedések.
 - iii. a repülési hatékonysága növelését célzó egyéb intézkedések.
- b) a légiforgalomáramlás-szervezéshez (ATFM) kapcsolódó funkciók;
- i. teljesítménycélok az I. melléklet 3. szakaszának 4.1. pontjában meghatározott összes releváns fő teljesítmény-mutatóhoz;
 - ii. a légiforgalomáramlás-szervezéshez tartozó funkciókhoz kapcsolódó teljesítménycélok elérésének az érdekében bevezetett intézkedések ismertetése és magyarázata:
 - az ATFM-késések (köztük a hétvégi késések és az időjárás által okozott késések) előfordulásának visszaszorítását, az egyes repülési büntetések minimalizálását, az ATFM-hatékonyság növelését, valamint a következményes késések és a túlteljesítések visszaszorítását célzó kezdeményezések és tevékenységek;
 - a terv katonai vonatkozásai.
 - i. a kapacitással kapcsolatos egyéb kezdeményezések.
- c) a szűkös erőforrásokhoz kapcsolódó funkciók koordinálása:
- i. a rádiófrekvenciákhoz kapcsolódó funkciók koordinálása:
 - a hálózati kapacitáshoz biztosított támogatás leírása;
 - a konkrét célkitűzések ismertetése.
 - ii. a radartranszponder-kódokhoz kapcsolódó funkciók koordinálása:
 - a hálózatbiztonság terén biztosított támogatás leírása;
 - a konkrét célkitűzések ismertetése.

4. A HÁLÓZATI TELJESÍTMÉNYTERV VÉGREHAJTÁSA

A hálózatkezelő által az alábbiak elérése érdekében bevezetett intézkedések ismertetése:

- a) a hálózati teljesítményterv végrehajtásához kapcsolódó nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek támogatása;
- b) azoknak a helyzeteknek a megoldása, amelyekben nem sikerült elérni a kitűzött célokat a referencia-időszakban;
- c) kommunikáció a nemzeti felügyeleti hatóságokkal.

—

IV. MELLÉKLET

NEMZETI SZINTEN VAGY A FUNKCIONÁLIS LÉGTÉRBLOKKOK SZINTJÉN MEGHATÁROZOTT TELJESÍTMÉNYTERVEK ÉS TELJESÍTMÉNYCÉLOK ÉRTÉKELÉSI KRITÉRIUMAI**1. A NEMZETI SZINTEN VAGY A FUNKCIONÁLIS LÉGTÉRBLOKK SZINTJÉN MEGHATÁROZOTT TELJESÍTMÉNYCÉLOK ÖSSZHANGJÁNAK VIZSGÁLATA****1.1. BIZTONSÁG****A biztonságirányítás hatékonysága**

A nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok és az uniós szinten meghatározott teljesítménycélok közötti összhang, amelynek révén a biztonságirányítás hatékonyságának szintje a referencia-időszak minden egyes naptári éveire nézve eléri vagy meghaladja az erre vonatkozóan megállapított uniós szintű teljesítménycélok szintjét.

1.2. KÖRNYEZETVÉDELEM**Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán**

A nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang a referencia-időszak egyes naptári éveire nézve, az említett teljesítménycélok az európai útvonalhálózat-javítási tervnek az uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor elérhető legújabb változatában meghatározott vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó referenciaértékekkel való összehasonlításban.

E bekezdés alkalmazásában a „vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó referenciaérték” a következőt jelenti: a hálózatkezelő által nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén becsült repüléshatékonysági érték a tényleges röppályát tekintve, annak biztosítása érdekében, hogy teljesüljön a tényleges röppályát érintő vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó uniós szintű célkitűzés.

1.3. KAPACITÁS**Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késés**

A nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén meghatározott teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang a referencia-időszak egyes naptári éveire nézve, az említett teljesítménycélok az a hálózatműködtetési tervnek az uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor elérhető legújabb változatában meghatározott referenciaértékekkel való összehasonlításban.

1.4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG**Útvonali szolgáltatások megállapított egységköltsége**

- a) A díjszámítási körzet szintjén érvényes százalékban kifejezett megállapított egységköltség-trendek és a százalékban kifejezett uniós szintű megállapított egységköltség-trendek közötti összhang azonos időszakot nézve.

A trendek számításához a vonatkozó uniós szintű és helyi teljesítménycél-értékeket, valamint a megállapított költségekhez tartozó kiindulási értékeket kell használni. Ezekkel kapcsolatban lásd a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontját és a 10. cikk (2) bekezdésének a) pontját.

- b) A mind a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot, mind az azt megelőző referencia-időszakot tartalmazó idősakra vonatkozóan meghatározott, százalékban kifejezett megállapított egységköltség-trend („hosszú távú megállapított egységköltség-trend”) összhangja az ugyanezen időszak vonatkozásában meghatározott, százalékban kifejezett uniós szintű megállapított egységköltség-trend szintjével.

A díjszámítási körzet szintjén meghatározott hosszú távú megállapított egységköltség-trendet az előző referencia-időszak kezdete előtti évben a díjszámítási körzetben érvényes tényleges egységköltség alapján kell kiszámítani.

- c) Összhang a megállapított egységköltségszint tekintetében: a 10. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett, a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a léginavigációs szolgáltatók a 9. cikk (4) bekezdésének c) pontjában meghatározottak szerint hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

- d) Az a)–c) pontban említett kritériumoktól való eltérés szükségesnek és arányosnak minősülhet:
- a „kapacitás” fő teljesítményterületen nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok elérése érdekében, feltéve, hogy az uniós szintű megállapított egység költség-trend szintjétől való eltérés oka kizárólag az volt, hogy a „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak; vagy
 - a 2. cikk 18. pontjában említett szerkezetátalakítási költségekkel járó szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtása érdekében, feltéve, hogy az eltérést kizárólag az említett szerkezetátalakítási költségek okozzák és a teljesítményterv tartalmazza annak bemutatását, hogy az érintett szerkezetátalakítási intézkedések legkésőbb a következő referencia-időszakban nettó pénzügyi előnyt fognak hozni a légtérfelhasználók számára.

2. A TELJESÍTMÉNYTERVEK TERVEZETÉNEK FELÜLVIZSGÁLATA

2.1. Felülvizsgálható elemek:

- a nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott teljesítménycélok elérését célzó intézkedések a II. melléklet 3.2. pontjában szereplő egyes fő teljesítményterületeken;
- a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késésre vonatkozó nemzeti vagy funkcionális légtérblokk-szintű teljesítménycélok:
 - összehasonlítás a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot megelőző referencia-időszak tartama alatt elért tényleges teljesítményszinttel és -trenddel;
 - a repülőterek szintjén: összehasonlítás a hasonló repülőterek teljesítményével;
- a közeli körzeti megállapított egységköltségre vonatkozó nemzeti vagy funkcionális légtérblokk-szintű teljesítménycélok:
 - a helyi szintű útvonali megállapított egységköltség-trenddel való összehasonlítás;
 - összehasonlítás a teljesítményterv által lefedett referencia-időszakot megelőző referencia-időszak tartama alatt elért tényleges teljesítményszinttel és -trenddel;
 - a repülőterek szintjén: összehasonlítás a hasonló repülőterek teljesítményével;
- a „költség-hatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén érvényes teljesítménycélok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek:
 - a referencia-időszak első évére vonatkozó megállapított költségek meghatározása során használt kiindulási értékek és magyarázatok a rendelkezésre álló legutóbbi költségekkel összehasonlítva;
 - a teljesítménytervben használt forgalmi előrejelzések, és ha az előrejelzések eltérnek a STATFOR alap-előrejelzésektől, ennek magyarázata;
 - tervezett tőkeköltség figyelembe véve a szabályozott eszközalap szintjét és összetételét, valamint a tervezett tőkeköltség adózás előtti rátája, ideértve az adósságok kamatlábát és a tőkearányos nyereséget;
 - az új és meglévő beruházások megállapított költsége, valamint a jelentős beruházások indokolása;
 - megállapított nyugdíjköltségek és az ezek számításának alapjául szolgáló feltevések;
 - a léginavigációs szolgáltatások ellátásának finanszírozására szolgáló kölcsönökre vonatkozó kamatláb-feltételezések, ideértve a kölcsönökkel kapcsolatos fontos információkat (összeg, futamidő stb.), valamint az adózás előtti tőkeköltség és a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához használt, a tartozások átlagos (súlyozott) kamatára vonatkozó megfeleltetés;
 - a költségek útvonali és közeli körzeti szolgáltatások közötti felosztásához használt módszer, valamint az előző referencia-időszakban használt módszertől való eltérések indokolása.
- a forgalmi kockázatmegosztási rendszerrel kapcsolatosan a 27. cikk (2) és (3) bekezdésében szereplő paraméterek értékei, valamint, ha a nemzeti felügyeleti hatóság a 27. cikk (5) bekezdésével összhangban módosította ezeket az értékeket, a módosított értékek indokolása;

- f) a 11. cikkben említett ösztönzőrendszer vagy -rendszerek;
 - g) a határokon átnyúló együttműködési kezdeményezések által biztosított előnyök és szinergiák a teljesítmény terén, ideértve a funkcionális légtérblokkok szintjén vagy ipari szövetségeken keresztül megvalósított együttműködést is;
 - h) a 34. cikkben említett egyszerűsített díjszámítási rendszer alkalmazásának tekintetében annak megerősítése, hogy teljesülnek a 34. cikk (2) bekezdésében szereplő feltételek.
-

V. MELLÉKLET

A HÁLÓZATI TELJESÍTMÉNYTERV TERVEZETÉNEK ÉRTÉKELÉSI KRITÉRIUMAI

- a) a hálózati teljesítményterv hiánytalansága a III. melléklet 10. cikke (5) bekezdésében szereplő előírásoknak való megfelelés értékeléséhez szükséges elemek tekintetében;
- b) a hálózatkezelő által a hálózatoptimalizálás érdekében végzett tevékenységek átfogó jellege, ideértve a III. melléklet 2. pontjában felsorolt tevékenységeket;
- c) a hálózatkezelő biztonságirányítás hatékonysági szintjére vonatkozóan meghatározott cél és az uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang, amelynek révén a biztonságirányítás hatékonyságának szintje a referencia-időszak minden egyes naptári évére nézve eléri vagy meghaladja az erre vonatkozóan megállapított uniós szintű teljesítménycélok szintjét.
- d) az európai útvonalhálózat-kialakítási funkció által életbe léptetett repülési hatékonyság javítását célzó intézkedések;
- e) az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárásokkal és a hálózatkezelő által végzett műveletközponti tevékenységekkel elért útvonali ATFM-késéscsökkenések;
- f) az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárásokkal és a hálózatkezelő által végzett műveletközponti tevékenységekkel elért érkezési ATFM-késéscsökkenések;
- g) a hálózati funkciókhoz kapcsolódó teljesítménycélok elérésének érdekében bevezetett intézkedések megfelelősége, ideértve a beruházási és tőkekiadások relevanciája az európai ATM-főtervet, az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke és a 409/2013/EU rendelet szerinti közös projekteket, és ahol szükséges, a hálózatstratégiai tervet.

VI. MELLÉKLET

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGHOZ A 36. CIKK (1) BEKEZDÉSÉNEK ÉS A 37. CIKKNEK MEGFELELŐEN A TELJESÍTMÉNY NYOMON KÖVETÉSE ÉRDEKÉBEN BENYÚJTANDÓ, TELJESÍTMÉNYRE VONATKOZÓ ADATOK LISTÁJA**1. A NEMZETI FELÜGYELETI HATÓSÁGOK ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK****1.1. A nemzeti felügyeleti hatóságok az alábbi adatokat teszik elérhetővé havi rendszerességgel:**

- a) a hálózatkezelő által az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet I. és II. mellékletében meghatározottak szerint felhasznált és számított adatokat, ideértve az IFR-szabályok szerinti általános légi forgalomra vonatkozó repülési terveket, a tényleges útvonalválasztást, a 30 másodpercenkénti jelentéseken alapuló légtérellenőrzési adatokat, az útvonali és közelségi ATFM-késéseket, az ATFM-intézkedések alóli mentességeket, az ATFM-résidők betartását és a feltételes útvonalak használatának gyakoriságát;

1.2. A nemzeti felügyeleti hatóságok az alábbi adatokat teszik elérhetővé éves rendszerességgel:

- a) ATM-specifikus repülésbiztonsági események;
- b) az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendeletével ⁽¹⁾ és az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendeletével ⁽²⁾ összhangban az ATM-specifikus balesetek elemzése/kivizsgálása alapján tett biztonsági ajánlásokkal és korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos információk;
- c) a léginnavigációs szolgáltatók, a repülőtér-üzembentartók és a légi fuvarozók által automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek segítségével összegyűjtött információk, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak, legalább a minimális elkülönítési távolság megsértéseiről és a futópályasértésekről;
- d) legalább a következőkkel kapcsolatos tendenciák: minimális elkülönítési távolság megsértése és futópályasértés valamennyi légiforgalmi szolgáltatási egység vonatkozásában;

2. A LÉGINNAGIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓK ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK**2.1. A léginnavigációs szolgáltatók az alábbi adatokat nyújtják be évente:**

- a) az „EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure” (Gazdasági információk közzétételére vonatkozó Eurocontrol szabvány) című Eurocontrol szabvány (hivatkozás: EUROCONTROL-SPEC-0117) 2008. december 31-i 2.6. kiadása szerinti adatok a 2013-as évvel bezárólag, illetve 2012. december 4-i 3.0. kiadása szerinti adatok a 2014-es évtől.

Ezeket az adatokat évente kell benyújtani az n+1. év július 15-e előtt, a jövőre vonatkozó adatok kivételével, amelyeket az n+1. év november 1-jéig kell benyújtani;

- b) az I. melléklet 2. szakaszának 1.1. és 1.2. pontjában meghatározott, a fő teljesítménymutatók és a nyomon követést lehetővé tevő mutatók nyomon követéséhez szükséges információk;

Ezeket az információkat minden év február 1-jéig kell benyújtani.

- c) automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információk a biztonsági eseményekről, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak;
- d) legalább a következőkkel kapcsolatos tendenciák: minimális elkülönítési távolság megsértése és futópályasértések, valamennyi légiforgalmi szolgáltatási egység vonatkozásában, mind az önkéntes jelentések alapján, mind az automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek alapján, amennyiben az adott helyen ilyen rendszerek működnek.

2.2. A léginnavigációs szolgáltatók kérésre benyújtják a 4. cikkben szereplő adatokat.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülésemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

3. AZ ÉVENTE LEGALÁBB 80 000 IFR SZERINTI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETET LEBONYOLÍTÓ REPÜLŐTEREK ÜZEMBEN TARTÓI ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK

A repülőtér-üzembentartók rendelkezésre bocsátják az alábbiakat:

- a) az EUROCONTROL „Airport Operator Data Flow – Data Specification” (Repülőtér-üzembentartók adataira vonatkozó specifikációk) című specifikációs dokumentum 2018-as, 1.0-s verziójában előírt adatok;

Ezeket az adatokat havonta kell benyújtani.

- b) automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információk a biztonsági eseményekről, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak;

Ezeket az információkat évente kell benyújtani.

4. A REPÜLŐTÉRI KOORDINÁTOROK ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK

A repülőtéri koordinátorok évente kétszer benyújtják a 95/93/EGK rendelet 4. cikke (8) bekezdésének c) és d) pontjában előírt adatokat, a rendelet 6. cikkében előírt időintervallumoknak megfelelően.

5. A LÉGTÉRFELHASZNÁLÓK ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK

A légtér felhasználók az alábbi információkat nyújtják be:

- a) az EUROCONTROL „Airport Transport Operator Data Flow – Data Specification” (Légi fuvarozók adataira vonatkozó specifikációk) című specifikációs dokumentum 2018-as, 1.0-s verziójában előírt adatok;

Ezeket az adatokat havonta kell benyújtani.

- b) automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információk a biztonsági eseményekről, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak;

Ezeket az információkat évente kell benyújtani.

6. A HÁLÓZATKEZELŐ ÁLTAL BENYÚJTANDÓ ADATOK

A hálózatkezelő havonta benyújtja a fő teljesítménymutatók és nyomon követést lehetővé tevő mutatók nyomon követéséhez szükséges adatokat, amelyeket az I. melléklet 1. szakaszának 2. és 3. pontja, az I. melléklet 2. szakaszának 2. és 3. pontja, valamint az I. melléklet 3. szakasza ismertet.

VII. MELLÉKLET

MEGÁLLAPÍTOTT ÉS TÉNYLEGES KÖLTSÉGEK

1. ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZAT AZ ÖSSZES KÖLTSÉGRŐL ÉS AZ EGYSÉGGÖLTSÉGEKRŐL

- 1.1. Minden olyan érintett szervezet után ki kell tölteni egy, az összes költségre és az egységköltségekre vonatkozó adatszolgáltatási táblázatot, amelynél az adott díjszámítási körzetben költségek merülnek fel. Ehhez az 1. táblázat használandó sablonként. Ezenfelül, szintén az 1. táblázatot használva be kell nyújtani egy összesített adatszolgáltatási táblázatot is, amelyben összesítik a díjszámítási körzethez tartozó összes érintett szervezet adatait.

A közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében az e rendelet hatálya alá eső összes repülőtér esetében ki kell tölteni egy, az összes költséget és az egységköltségeket részletező adatszolgáltatási táblázatot. Ehhez az 1. táblázat használandó sablonként. Ha a tagállamok úgy határoznak, hogy az 1. cikk (4) bekezdésében említett további repülőterekre is alkalmazzák ez e rendelet előírásait, az ezekre a repülőterekre vonatkozó költségek összesítve is megadhatók (ehhez az 1. táblázat használandó sablonként), kivéve az 1. táblázat sablonjának 4.2. sorában szereplő összesített költségeket, amelyeket repülőterenként külön-külön meg kell adni.

Ha egy díjszámítási körzet több tagállam légterébe is benyúlik, közös adatszolgáltatási táblázatot kell kitölteni (ehhez az 1. táblázat használandó sablonként), amelynek során be kell tartani a 21. cikk (4) bekezdésében a következtetességre és egységességre vonatkozóan meghatározott előírásokat.

- 1.2. Az 1.1. pontban ismertetett adatszolgáltatási táblázatok egyrészt a referencia-időszak egyes naptári éveire meghatározott teljesítményterv részeként, másrészt évente, a tényleges költségekről és tényleges szolgáltatási egységekről szóló jelentés részeként kell kitölteni. A szolgáltatási egységek tényleges számát a díjakat kiszámlázó és beszedő szervezet által biztosított adatok alapján kell meghatározni. Az ezen adatoktól való bármilyen eltérést további információk megadásával kell indokolni.

1. táblázat – Összes költség és egységköltségek

A díjszámítási körzet neve
Pénznem
Szervezet neve

Megállapított költségek – teljesítményterv – referencia-időszak						Tényleges költségek – referencia-időszak				
A költségek bontása	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. A költség jellege szerinti bontás (nominális értéken)										
1.1 Személyzeti költségek amelyből nyugdíjköltségek										
1.2 Egyéb működési költségek										
1.3 Értécsökkenés										
1.4 Tőkeköltség										
1.5 Rendkívüli tételek										
1.6 Költségek összesen										
Összesen % n/n-1										
2. Szolgáltatásonkénti bontás (nominális értéken)										
2.1 Légitforgalmi szolgáltatás										
2.2 Kommunikáció										
2.3 Navigáció										
2.4 Légtérellenőrzés										
2.5 Kutatás és mentés										
2.6 Légitforgalmi tájékoztatószolgálat										
2.7 Meteorológiai szolgáltatások										
2.8 Felügyeleti költségek										
2.9 Egyéb állami költségek										
2.10 Költségek összesen										
Összesen % n/n-1										
3. Kiegészítő információk (nominális értéken)										
Átlagos eszközalap										
3.1 Befektetett eszközök nettó könyv szerinti értéke										
3.2 Az összes eszköz kiigazítása										
3.3 Nettó forgóeszközök										
3.4 Eszközalap összesen										
Tőkeköltség %										
3.5 Tőkeköltség adózás előtt										
3.6 Saját tőke-megtérülés										
3.7 A tartozások átlagos kamata										
3.8 Tőkebevonású finanszírozás aránya										
Közös projektek költségei összesen										
3.9 Közös projektek										
Új és meglévő beruházások költségei										
3.10 Értécsökkenés										
3.11 Tőkeköltség										
3.12 Bérleti költségek										
3.13 Az Eurocontrol költségei (EUR)										
3.14 Árfolyam (ha alkalmazandó)										
3.15 Az Eurocontrol költségei (nemzeti pénznem)										
4. Összes költség a mentességet élvező repülésekhez rendelt szolgáltatások költségeinek levonása után (nominális értéken)										
4.1 A mentességet élvező repülések										
4.2 Összes megállapított/tényleges költség										
5. Költséghatékonysági fő teljesítménymutató – Megállapított/Tényleges egységköltség (reálértéken)										
5.1 Infláció %										
5.2 Inflációs index (1)										
5.3 Összes költség reálértéken (2)										
Összesen % n/n-1										
5.4 Összes szolgáltatási egység										
Összesen % n/n-1										
5.5 Egységköltség reálértéken (3)										
Összesen % n/n-1										

Költségek és az eszközalap tételei (ezer) – Szolgáltatási egységek (ezer)

(1) Inflációs index – alap: 100 az n-3. évben

(2) Megállapított költségek (teljesítményterv) és tényleges költségek reálértéken

(3) Megállapított egységköltségek (teljesítményterv) és tényleges egységköltségek reálértéken

2. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK AZ ÖSSZES KÖLTSÉGRE ÉS AZ EGYSÉGKÖLTSÉGEKRE VONATKOZÓ ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATHOZ
- 2.1. A referencia-időszak kezdete előtt, a teljesítményterv részeként az 1.1. pontban meghatározott, az összes költségre és az egységköltségekre vonatkozó adatszolgáltatási táblázatok mellett az alábbi kiegészítő információkat is be kell nyújtani:
- a) a berendezések vagy szolgáltatások költségeinek a különböző léginavigációs szolgáltatások közötti elosztására használt módszer leírása az ICAO Regionális léginavigációs Tervben (Európai Régió, 7754. sz. dokumentum, az utolsó módosítások szerinti változat) felsorolt berendezések és szolgáltatások alapján, továbbá a költségeknek a díjszámítási körzetekhez való hozzárendelésére használt módszer leírása;
 - b) azokban az esetekben, amikor a VFR repülésekre vonatkozóan a 31. cikk (3) bekezdésének, 31. cikk (4) bekezdésének és 31. cikk (5) bekezdésnek megfelelően mentességeket engedélyeznek, a VFR repülésekhez biztosított léginavigációs szolgáltatások költségeinek meghatározására szolgáló módszer és feltételezések leírása;
 - c) a 22. cikk (5) bekezdésével összhangban a költségeknek a közelkörzeti és az útvonali szolgáltatások közötti felosztásához használt feltételek;
 - d) a meteorológiai költségeknek a közvetlen költségek és a meteorológiai követelmények teljesítésének céljára általában is szolgáló meteorológiai berendezéseket és szolgáltatásokat támogató költségek („alapvető MET-költségek”) közötti elosztása. Az alapvető MET-költségek közé tartozik az általános elemzések készítése és az előrejelzés, a felszíni és a magas légterbeli megfigyelő hálózatok, a meteorológiai kommunikációs rendszerek, az adatfeldolgozó központok és az ezeket támogató kutatás, képzés és adminisztráció;
 - e) a teljes meteorológiai költségeknek és az alapvető MET-költségeknek (lásd a d) pontot) a polgári légi közlekedéshez való hozzárendeléséhez, illetve a díjszámítási körzetek közötti elosztásához használt módszer leírása;
 - f) minden szervezet esetében a megállapított költségek típus és szolgáltatás szerinti összetétele (lásd az 1. táblázat 1. és 2. pontját), ideértve a referencia-időszak időtartama alatt tervezett változásokat alátámasztó fő tényezők ismertetését;
 - g) minden szervezet esetében az amortizációs költségek (lásd: 1. táblázat 1.3. pont) kiszámításához választott módszer ismertetése és indokolása: a bekerülési ár vagy a folyóár a 22. cikk (4) bekezdésével összhangban, és ha a folyóáras módszert használják, az összehasonlításához használható múltbeli költségadatokat;
 - h) minden szervezet esetében az egyes kiegészítő adatelemek ismertetése és a mögöttük álló feltételezések (lásd: 1. táblázat 3. pontja), ideértve a referencia-időszak időtartama alatti változásokat alátámasztó fő tényezők ismertetését;
 - i) minden szervezet esetében a tőkeköltségek (lásd: 1. táblázat 1.4. pontja) kiszámításához használt feltételezések ismertetése, ideértve az eszközállomány összetételét, a tőkearányos jövedelmezőséget, a tartozások átlagos kamatát, valamint azt, hogy az eszközállományt milyen megosztásban finanszírozzák hitelekkel és tőkefelhasználással;
 - j) a közös projektek megállapított költségeinek leírása (lásd: 1. táblázat 3.9. pontja).

Az a)–j) pontokban a referencia-időszakban bekövetkező változásokat a 2.2. pontban meghatározott információkkal együtt jelenteni kell.

- 2.2. Az 1.1. pontban meghatározott, az összes költségre és az egységköltségekre vonatkozó adatszolgáltatási táblázatok mellett az alábbi információkat is évente be kell nyújtani:
- a) minden szervezet és minden költségelem esetében az egyes referencia-időszakok valamennyi évére vonatkozóan a jelentésben megadott tényleges költségek ismertetése, valamint az e költségek és a megállapított költségek közötti különbség ismertetése;
 - b) a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan a jelentésben megadott tényleges szolgáltatási egységek számának ismertetése, az e szolgáltatási egység-szám és a díjakat kiszámlázó és begyűjtő szervezet által benyújtott számok közötti esetleges különbségek ismertetése, valamint az e számok és a teljesítménytervben megadott előrejelzés közötti esetleges különbségek ismertetése;
 - c) a közös projektek tényleges költségei projektenkénti bontásban;
 - d) a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan a léginavigációs szolgáltatók által megvalósított új és meglévő beruházásokra vonatkozó megállapított költségek és a tényleges költségek közötti különbségek indokolása, valamint az ezekkel a beruházásokkal finanszírozott befektetett eszközök üzembe helyezésének tervezett és tényleges dátuma közötti különbségek indokolása;
 - e) a teljesítménytervben meghatározott jelentős beruházások tekintetében a referencia-időszak időtartama alatt hozzáadott, visszavont vagy helyettesített, a nemzeti felügyeleti hatóság által a 28. cikk (4) bekezdésével összhangban jóváhagyott beruházási projektek ismertetése.

VIII. MELLÉKLET

A 25. CIKK SZERINTI ÚTVONALI ÉS KÖZELKÖRZETI SZOLGÁLATI EGYSÉGEK KISZÁMÍTÁSÁNAK FELTÉTELEI**1. Az útvonali szolgáltatási egységek kiszámítása**

- 1.1. Az útvonali szolgáltatási egység megegyezik az érintett járat távolságtényezőjének és súlytényezőjének szorzatával. Az útvonali szolgáltatási egységek összessége magában foglalja az IFR repülésekhez kapcsolódó összes szolgáltatási egységet, valamint a VFR repülésekhez kapcsolódó szolgáltatási egységeket, kivéve, ha e VFR repülésekre érvényesek a 31. cikk (3) bekezdése, a 31. cikk (4) bekezdése és a 31. cikk (5) bekezdése szerinti mentességek.
- 1.2. Az adott díjszámítási körzetre vonatkozó távolságtényezőt úgy kell kiszámolni, hogy el kell osztani százzal a díjszámítási körzeten belüli indulási repülőtér vagy a körzetbe való belépési pont és a díjszámítási körzeten belüli érkezési repülőtér vagy körzetből való kilépési távolság közötti földrajzi főkörön mért távolság kilométerszámát, amelyet a hálózatzkezelő által rögzített, az érintett repülés által ténylegesen megtett útvonal alapján kell meghatározni.

A figyelembe veendő távolságot 20 kilométerrel csökkenteni kell az egy adott díjszámítási körzetben végzett minden egy leszállás és felszállás esetében.
- 1.3. A két tizedesjegyig figyelembe vett súlytényező a légi jármű repülési kézikönyvében a légi jármű maximális felszállósúlyaként tonnában megadott, egy tizedesjegyre kerekített szám ötvennel történő osztásának hányadosaként kapott érték négyzetgyöke.
- 1.4. Amikor egy légi jármű esetében több engedélyezett maximális felszállósúly is lehetséges, ezek közül a legmagasabb értékkel kell számolni.
- 1.5. A légijármű-üzembentartók változás esetén, valamint évente legalább egyszer bejelentik a díjak beszedéséért felelős szervnek a flottájuk összetételét, valamint az egyes légi járművek tanúsított maximális felszállósúlyát.

Ha a súlytényező ismeretlen, az adott típusba tartozó legnehezebb ismert légi jármű súlyával kell számolni.

- 1.6. Ha a díjakat regionális alapon számlázzák ki, a tagállamok elfogadhatnak közös alkalmazási modalitásokat is.

2. A közelségi szolgáltatási egységek kiszámítása

- 2.1. A közelségi szolgáltatási egység megegyezik az érintett légi jármű súlytényezőjével.
- 2.2. A két tizedes jegyig figyelembe vett súlytényező a VIII. melléklet 1.3–1.5. pontjában említett, a légi jármű maximális felszállósúlyaként metrikus tonnában megadott szám ötvennel történő osztásának hányadosaként kapott érték 0,7. hatványa.

IX. MELLÉKLET

EGYSÉGDÍJAK

1. ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATOK AZ EGYSÉGDÍJ KISZÁMÍTÁSÁHOZ

Minden olyan érintett szervezet után évente ki kell tölteni egy, az egységdíjak számítására vonatkozó adatszolgáltatási táblázatot, amelynél az adott díjszámítási körzetben költségek merülnek fel. Ehhez a 2. táblázat használandó sablonként. Ezenfelül, szintén a 2. táblázatot használva évente be kell nyújtani egy összesített adatszolgáltatási táblázatot is, amelyben összesítik a díjszámítási körzethez tartozó összes érintett szervezet adatait.

2. ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATOK A KIIGAZÍTÁSOKKAL KAPCSOLATOS KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓKHOZ

A 3. táblázatban található sablon használatával évente be kell nyújtani az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozóan a kiigazításokkal kapcsolatos kiegészítő információkat tartalmazó összesített adatszolgáltatási táblázatot.

3. ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATOK A KÖZÖS PROJEKTEKKEL KAPCSOLATOS KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓKRÓL ÉS AZ UNIÓS TÁMOGATÁSI PROGRAMOKBÓL SZÁRMAZÓ BEVÉTELEKRŐL

A 4. táblázatban található sablon használatával évente be kell nyújtani az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozóan a közös projektekkel kapcsolatos és az uniós támogatási programokból származó bevételekre vonatkozó kiegészítő információkat tartalmazó összesített adatszolgáltatási táblázatot.

2. táblázat – Az egységdíj kiszámítása

A díjszámítási körzet neve		Referencia-időszak				
Pénznem						
Szervezet neve						
2 A táblázat – Az n. évre vonatkozó kiigazítások		N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Költségmegosztás						
Megállapított költségek						
1.1	A megállapított költségek nominális értéken kifejezve – A VFR repülések kivételével – 1. táblázat (22. cikk)					
Az inflációs kiigazítás számítása						
2.1	Az infláció alapján történő kiigazítás alá eső megállapított költségek					
2.2	Előrejelzett inflációs index – 1. táblázat					
2.3	Tényleges inflációs index – 1. táblázat					
2.4	Tényleges/előrejelzett teljes inflációs index (%-ban)					
2.5	Az n. évre vonatkozó infláció miatti kiigazítások (26. cikk)					
A 28. cikk (4)–(6) bekezdésében említett megállapított és tényleges költségek közötti különbségek						
3.1	Új és megújuló beruházások (28. cikk (4) bekezdés)					
3.3	Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségei (28. cikk (5) bekezdés)					
3.4	Az Eurocontrol költségei (28. cikk (5) bekezdés)					
3.5	Nyugdíj-költségek (28. cikk (6) bekezdés)					
3.6	Kölcsönök kamatai (28. cikk (6) bekezdés)					
3.7	Jogszabályi változások (28. cikk (6) bekezdés)					
3.8	A megállapított és a tényleges költségek közötti különbségek az n. évben (28. cikk (4)–(6) bekezdés)					
B. A forgalmi kockázatok megosztása						
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő kiigazítás						
4.1	A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alá eső megállapított költségek					
4.2	A 27. cikk (2) és (5) bekezdésében említett eltérés %-ban					
4.3	A 27. cikk (3) és (5) bekezdésében említett, a felhasználóknak visszajuttatott többletbevétel %-ban					
4.4	A 27. cikk (3) és (5) bekezdésében említett, a légtérfelhasználók által viselendő bevételkiesés %-ban					
4.5	A 27. cikk (4) bekezdésében említett eltérés %-ban					
4.6	Összes előrejelzett szolgáltatási egység (teljesítményterv)					
4.7	Összes tényleges szolgáltatási egység					
4.8	Tényleges/várható szolgáltatási egységek (%-ban)					
4.9	A forgalmi kockázatok megosztásából eredő kiigazítás az n. évben (27. cikk (2)–(5) bekezdés)					
Forgalom miatti kiigazítások						
5.1	A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alól mentesülő megállapított költségek (27. cikk (8) bekezdés)					
5.2	A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás alól mentesülő kiigazítások az n. évben (27. cikk (9) bekezdés)					
5.3	Az n. évre vonatkozó forgalmi kiigazítások (27. cikk (8) és 27. cikk (9) bekezdés)					
C. Kapacitással és környezetvédelemmel kapcsolatos pénzügyi ösztönzőrendszerek						
A pénzügyi ösztönzőrendszerekkel kapcsolatos kiigazítások						
6.1	Kapacitással kapcsolatos pénzügyi ösztönzőrendszerek (11. cikk (3) bekezdés)					
6.2	Környezetvédelemmel kapcsolatos pénzügyi ösztönzőrendszerek (11. cikk (4) bekezdés)					
6.3	A kapacitással kapcsolatos további pénzügyi ösztönzőrendszerek (11. cikk (4) bekezdés)					
6.4	Pénzügyi ösztönzők az n. évben (11. cikk (3) és 11. cikk (4) bekezdés)					
D. Egyéb kiigazítások						
Díjak modulációja						
7.1	A költségvetés-semlegesség biztosítását célzó kiigazítások a díjak modulációjához az n. évben (32. cikk (1) bekezdés)					
Az egységdíj felülvizsgálata						
8.1	Az n. évben alkalmazott ideiglenes egységdíj					
8.2	Az egységdíj ideiglenes alkalmazása miatt az n. évben bekövetkezett bevételkülönbség (29. cikk (5) bekezdés)					
A díjszámítási körzetek közötti keresztfinanszírozás						
9.1	Más díjszámítási körzeteket célzó (-)/azokból származó (+) keresztfinanszírozás az n. évben					
Egyéb bevételek						
10.1	Unió támogatási programok (25. cikk (3) bekezdés a) pont)					
10.2	Nemzeti közfinanszírozás (25. cikk (3) bekezdés a) pont)					
10.3	Kereskedelmi tevékenységek (25. cikk (3) bekezdés b) pont)					
10.4	A repülőter-üzemeltetőkkel kötött szerződésekből származó bevétel (25. cikk (3) bekezdés c) pont)					
10.5	Az n. évre érvényes egyéb bevételek összege (25. cikk (3) bekezdés)					
Alacsonyabb egységdíj alkalmazása						
11.1	Az alacsonyabb egységdíj alkalmazása által okozott bevételkiesés az n. évben (29. cikk (6) bekezdés)					
12	Az n. évre vonatkozó kiigazítások összesen					
2 B táblázat – Az egységdíj n. évre vonatkozó számítása (1)						
13.1	A megállapított költségek nominális értéken kifejezve – A VFR repülések kivételével (25. cikk (2) bekezdés a) pont)					
13.2	Infláció szerinti kiigazítás – az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés b) pont)					
13.3	A forgalommal kapcsolatos kockázatmegosztás: az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés c) pont)					
13.4	A költségek közötti különbségek a 28. cikk (4)–(6) bekezdése szerint: az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés d) pont)					
13.5	Pénzügyi ösztönzők: az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés e) pont)					
13.6	A díjak modulációja: az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés f) pont)					
13.7	A forgalommal kapcsolatos kiigazítások: az n. évre átvitt összegek (25. cikk (2) bekezdés g) és h) pont)					
13.8	Egyéb bevételek (25. cikk (2) bekezdés i) pont)					
13.9	A díjszámítási körzetek közötti keresztfinanszírozás (25. cikk (2) bekezdés j) pont)					
13.10	Az egységdíj ideiglenes alkalmazásából eredő bevételkülönbség (25. cikk (2) bekezdés k) pont)					
13.11	Az n. évi egységdíj kiszámítása szempontjából összesen					
13.12	Összes előrejelzett szolgáltatási egység az n. évre (teljesítményterv)					
13.13	Az n. évre érvényes egységdíj a 25. cikk (2) bekezdése szerint (nemzeti valutában)					
13.14	A 29. cikk (6) bekezdése szerinti csökkentés, ha alkalmazták (nemzeti valutában)					
14	Az n. évre érvényes egységdíj					

Költségek, bevételek és egyéb összegek (ezer) – Szolgáltatási egységek (ezer)

(1) A korábbi referencia-időszakokra vonatkozó kiigazításokkal együtt (25. cikk (2) bekezdés i) pont)

3. táblázat – A kiigazításokkal kapcsolatos kiegészítő információk

A díjszámítási körzet neve							
A kiigazításokkal kapcsolatos kiegészítő információk	Összegek	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Referencia-
Inflációs kiigazítás az n. évben							
Inflációs kiigazítás az n+1. évben							
Inflációs kiigazítás az n+2. évben							
Inflációs kiigazítás az n+3. évben							
Inflációs kiigazítás az n+4. évben							
Inflációs kiigazítás összesen (26. cikk)							
A forgalmi kockázatok megosztása, n. év							
A forgalmi kockázatok megosztása, n+1. év							
A forgalmi kockázatok megosztása, n+2. év							
A forgalmi kockázatok megosztása, n+3. év							
A forgalmi kockázatok megosztása, n+4. év							
A forgalmi kockázatok megosztásából eredő kiigazítás összesen (27. cikk (2)–(5) bekezdés)							
A beruházások költségeinek különbsége az n. évben							
A beruházások költségeinek különbsége az n+1. évben							
A beruházások költségeinek különbsége az n+2. évben							
A beruházások költségeinek különbsége az n+3. évben							
A beruházások költségeinek különbsége az n+4. évben							
A beruházások költségeiből eredő összes kiigazítás (28. cikk (4) bekezdés)							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségeinek különbsége az n. évben							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségeinek különbsége az n+1. évben							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségeinek különbsége az n+2. évben							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségeinek különbsége az n+3. évben							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségeinek különbsége az n+4. évben							
Az illetékes hatóságok és a minősített szervezetek költségei miatti kiigazítások összesen (28. cikk (5) bekezdés)							
Az Eurocontrol költségeinek különbsége az n. évben							
Az Eurocontrol költségeinek különbsége az n+1. évben							
Az Eurocontrol költségeinek különbsége az n+2. évben							
Az Eurocontrol költségeinek különbsége az n+3. évben							
Az Eurocontrol költségeinek különbsége az n+4. évben							
Az Eurocontrol költségeiből eredő kiigazítások összesen (28. cikk (5) bekezdés)							
A nyugdíjköltségek különbsége az n. évben							
A nyugdíjköltségek különbsége az n+1. évben							
A nyugdíjköltségek különbsége az n+2. évben							
A nyugdíjköltségek különbsége az n+3. évben							
A nyugdíjköltségek különbsége az n+4. évben							
A nyugdíjköltségekből eredő kiigazítások összesen (28. cikk (6) bekezdés)							
A kölcsönök kamatainak különbsége az n. évben							
A kölcsönök kamatainak különbsége az n+1. évben							
A kölcsönök kamatainak különbsége az n+2. évben							
A kölcsönök kamatainak különbsége az n+3. évben							
A kölcsönök kamatainak különbsége az n+4. évben							
A kölcsönök kamataiból eredő kiigazítások összesen (28. cikk (6) bekezdés)							
Jogszábályváltozásokból eredő költségek az n. évben							
Jogszábályváltozásokból eredő költségek az n+1. évben							
Jogszábályváltozásokból eredő költségek az n+2. évben							
Jogszábályváltozásokból eredő költségek az n+3. évben							
Jogszábályváltozásokból eredő költségek az n+4. évben							
A jogszábályváltozásból eredő kiigazítások összesen (28. cikk (6) bekezdés)							
Pénzügyi ösztönzők, n. év							
Pénzügyi ösztönzők, n+1. év							
Pénzügyi ösztönzők, n+2. év							
Pénzügyi ösztönzők, n+3. év							
Pénzügyi ösztönzők, n+4. év							
Pénzügyi ösztönzők összesen (11. cikk (3) és 11. cikk (4) bekezdés)							
A díjak modulációja az n. évben							
A díjak modulációja az n+1. évben							
A díjak modulációja az n+2. évben							
A díjak modulációja az n+3. évben							
A díjak modulációja az n+4. évben							
A díjak modulációjából eredő kiigazítások összesen (32. cikk (1) bekezdés)							
Forgalmi kiigazítások az n. évben							
Forgalmi kiigazítások az n+1. évben							
Forgalmi kiigazítások az n+2. évben							
Forgalmi kiigazítások az n+3. évben							
Forgalmi kiigazítások az n+4. évben							
A forgalom kiigazítása összesen (27. cikk (8) és 27. cikk (9) bekezdés)							

Unió támogatási programokból származó bevételek az n. évben						
Unió támogatási programokból származó bevételek az n+1. évben						
Unió támogatási programokból származó bevételek az n+2. évben						
Unió támogatási programokból származó bevételek az n+3. évben						
Unió támogatási programokból származó bevételek az n+4. évben						
Unió támogatási programokból származó bevételek összesen						
Állami pénzeszközökből származó bevételek az n. évben						
Állami pénzeszközökből származó bevételek az n+1. évben						
Állami pénzeszközökből származó bevételek az n+2. évben						
Állami pénzeszközökből származó bevételek az n+3. évben						
Állami pénzeszközökből származó bevételek az n+4. évben						
Állami pénzeszközökből származó bevételek összesen						
(25. cikk (3) bekezdés a) pont)						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek az n. évben						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek az n+1. évben						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek az n+2. évben						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek az n+3. évben						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek az n+4. évben						
Kereskedelmi tevékenységekből származó bevételek összesen						
(25. cikk (3) bekezdés b) pont)						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek az n. évben						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek az n+1. évben						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek az n+2. évben						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek az n+3. évben						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek az n+4. évben						
A repülőter-üzemeltetővel kötött szerződésekből származó bevételek összesen (25. cikk (3) bekezdés c) pont)						
Bevételkülönbség – egységdíj módosítása az n. évben						
Bevételkülönbség – egységdíj módosítása az n+1. évben						
Bevételkülönbség – egységdíj módosítása az n+2. évben						
Bevételkülönbség – egységdíj módosítása az n+3. évben						
Bevételkülönbség – egységdíj módosítása az n+4. évben						
Az egységdíj ideiglenes alkalmazásából eredő bevételkülönbségek összesen (29. cikk (5) bekezdés)						

Összeg (ezer) (nemzeti pénznem)

4. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK AZ 1., 2. ÉS 3. PONT SZERINTI ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATOKHOZ

Az 1. és 2. pontban meghatározott, az adatszolgáltatási táblázatokban megadandó egységdíjszámítási információk, valamint a kiigazításokra vonatkozó kiegészítő információk mellett az alábbi információkat is be kell nyújtani:

- a) a különböző díjszámítási körzetek létrehozásának bemutatása és magyarázata, különösen a közeli körzeti díjszámítási körzetek és a díjszámítási zónák közötti lehetséges keresztfinanszírozás vonatkozásában;
- b) a mentességekkel kapcsolatos politika leírása és az ezzel kapcsolatos költségek finanszírozásának bemutatása;
- c) a 27. cikk szerinti, közlekedési kockázatmegosztási mechanizmusból származó kiigazítások bemutatása;
- d) a megállapított és a tényleges költségek között a 28. cikk (3) bekezdésében említett költségváltozások eredményeként az n. évben felmerült különbségek ismertetése, ideértve az említett cikkben szereplő változások ismertetését is;
- e) a költségek előre nem látható változásaiból eredő, a 28. cikk (3)–(6) bekezdése szerinti kiigazítások ismertetése.
- f) az egyéb bevételek ismertetése, ha vannak ilyenek, a 25. cikk (3) bekezdésében szereplő kategóriák szerinti bontásban;
- g) a 11. cikk (3) és a 11. cikk (4) bekezdésében említett pénzügyi ösztönzőrendszerek n. évben való alkalmazásának, valamint az ebből eredő pénzügyi előnyöknek és hátrányoknak az ismertetése; a léginavigációs díjak esetében a 32. cikkkel összhangban az n. évben alkalmazott moduláció, valamint az ebből eredő kiigazítások ismertetése és magyarázata, ha volt moduláció.
- h) az egységdíj 29. cikk (5) bekezdése szerinti ideiglenes alkalmazásából eredő kiigazítások ismertetése;
- i) az útvonali és közeli körzeti díjszámítási körzetek közötti vagy a közeli körzeti díjszámítási körzetek közötti keresztfinanszírozás ismertetése az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdése e) pontjával összhangban;
- j) a 25. cikk (2) bekezdésével összhangban kiszámított egységdíjnál a 29. cikk (6) bekezdésével összhangban alkalmazott alacsonyabb egységdíjra, valamint a bevételkülönbség finanszírozásának módjára vonatkozó információk;
- k) az előző referencia-időszakokból eredő, az egységdíj számítását befolyásoló kiigazításokra vonatkozó információk, valamint a kiigazítások lebontása.

A 3. pontban szereplő, a közös projektekkel és az uniós támogatási programokkal kapcsolatos adatszolgáltatási táblázatokban megadandó kiegészítő információk mellett az alábbi információkat is be kell nyújtani:

- l) részletes, az egyes projektek szintjére lebontott információk a közös projektek és más finanszírozott projekt költségeiről, valamint az ezekhez a projektekhez közgazgatási szervektől kapott állami pénzeszközök ismertetése.

X. MELLÉKLET

FELTÉTELEK ANNAK ÉRTÉKELÉSÉHEZ, HOGY A 35. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT SZOLGÁLTATÁSOKAT VALÓBAN PIACI FELTÉTELEK MELLETT BIZTOSÍTJÁK-E

1. Milyen mértékben dönthetnek szabadon a szolgáltatók arról, hogy biztosítják az érintett szolgáltatásokat, valamint hogy visszalépnek azok biztosításától:
 - a) van-e olyan jelentős jogi, gazdasági vagy más típusú akadály, amely megakadályozhatja a szolgáltatót abban, hogy felajánlja e szolgáltatások biztosítását, vagy hogy folyamatosan biztosítsa ezeket a szolgáltatásokat;
 - b) a szolgáltatási szerződések hatálya, időtartama és értéke;
 - c) vannak-e olyan eljárások, amelyekkel az inkumbens szolgáltató másik félnek átadhatja vagy más módon elérhetővé teheti a tárgyi eszközöket, az immateriális javakat, a szellemi tulajdonokat és a dolgozókat.
 2. Milyen mértékben van lehetőség a szolgáltatók közötti szabad választásra, és ezen belül a repülőterek elláthatják-e a közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatásokat saját hatáskörben:
 - a) van-e jogi, szerződésben kikötött vagy gyakorlati akadály a szolgáltatóváltásra, illetve a közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatások esetében arra, hogy a repülőterek saját maguk lássák el a léginnavigációs szolgáltatásokat;
 - b) van-e érvényben olyan konzultációs folyamat, amelynek révén a szolgáltatási megállapodások módosítása esetén ki lehet kérni a légtérhasználók véleményét.
 3. Milyen mértékben van jelen piaci struktúra és verseny vagy a verseny kialakulására vonatkozó hiteles kilátások az adott területen:
 - a) van-e nyilvános pályáztatási eljárás (a szolgáltatások saját hatáskörben történő ellátása esetén ezt a szempontot nem kell vizsgálni);
 - b) bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a pályáztatási eljárásban hiteles alternatív szolgáltatók is részt vehetnek, és korábban biztosítottak is szolgáltatásokat, ideértve azt a lehetőséget is, amikor a repülőterek maguk látják el a szóban forgó szolgáltatásokat.
 4. A közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatások vonatkozásában: milyen mértékben vannak kitéve a repülőterek kereskedelmi árnyomásnak vagy ösztönzésalapú szabályozásnak:
 - a) a repülőterek aktívan versengenek-e a légitársaságok megnyeréséért;
 - b) milyen mértékben viselik a repülőterek a léginnavigációs szolgáltatások díját;
 - c) a repülőterek versengő környezetben vagy az árak befagyasztására vagy költségcsökkentésre egyéb módon ösztönző gazdasági környezetben működnek-e.
 5. Olyan mértékben, amennyire a közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatásokat vagy a CNS, MET és AIS szolgáltatásokat vagy ATM-adatszolgáltatásokat biztosító szolgáltató útvonali léginnavigációs szolgáltatásokat is biztosít, a szolgáltatóra külön könyvvizsgálati és jelentéstételi kötelezettségek vonatkoznak.
 6. A közelkörzeti léginnavigációs szolgáltatások esetében az e melléklet szerinti értékelést minden egyes repülőtér vagy repülőtér csoport vonatkozásában el kell végezni.
-

XI. MELLÉKLET

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGHOZ A 35. CIKK (6) BEKEZDÉS SZERINT BENYÚJTANDÓ KÖLTSÉGalAPRA ÉS
EGYSÉGDÍJAKRA VONATKOZÓ ADATSZOLGÁLTATÁSI TÁBLÁZATOK

1. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÁSOK KÖLTSÉGEI

1.1. Adatszolgáltatási táblázatok

Az A. és a B. jelű táblázatban megadott adatokra vonatkozóan követni kell az alábbi utasításokat;

- minden egyes díjszámítási körzet esetében külön-külön táblázatot kell kitölteni. A költségeket és az árakat nemzeti valutában kell meghatározni;
- az A. jelű táblázatban szereplő számadatok az (n-5.) évtől az (n-1.) évig tényleges számadatok, az (n.) évet követően pedig tervezett számadatok;
- a B. jelű táblázatban az éves ár az adott szerződés értékét tükrözi. Az érintett tagállamnak a jelentéstételi táblázatban a szerződés értékének meghatározására szolgáló teljesítményegységet is leírja és közli. A B. jelű táblázatot a léginavigációs szolgáltatások tekintetében minden olyan repülőtérre vonatkozóan külön ki kell tölteni, ahol a díjszámítási körzetben a léginavigációs szolgáltatásokat piaci feltételek mellett biztosítják.

A. táblázat

A. táblázat – Összes költség

Díjszámítási körzet neve	n. év									
Pénznem										
Szervezet										
	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
A költség jellege szerinti bontás (nominális értéken))										
Személyzet										
Egyéb működési költségek										
Amortizáció										
Tőkeköltség										
Rendkívüli tételek										
Összes költség										

B. táblázat

B. táblázat - Éves ár és egységár

Díjszámítási körzet neve	. év									
Pénznem										
Szervezet										
	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Éves ár (a)										
Teljesítményegység (b)										
Egységár										

(a) Éves ár '000 nemzeti pénznemben

(b) Teljesítményegység <meghatározandó>: -
ban/ben>

1.2. További információk

Az A. és a B. jelű táblázatokban megadandó információk mellett az alábbi információkat is be kell nyújtani:

- a) a B. jelű táblázatban használt teljesítményegység ismertetése;
 - b) a berendezések vagy szolgáltatások költségeinek a különböző léginavigációs szolgáltatások közötti elosztására használt kritériumok leírása az ICAO Regionális Léginavigációs Tervben (Európai Régió, 7754. sz. dokumentum) felsorolt berendezések és szolgáltatások alapján;
 - c) az A. és a B. jelű táblázatban megadott összes adat vonatkozásában az (n-5) és az (n-1) közötti évekre vonatkozó tervezett és tényleges számadatok közötti eltérések leírása és magyarázata;
 - d) a várt forgalommal kapcsolatos öt éves tervezett költségek és beruházások leírása és magyarázata;
 - e) az amortizációs költségek kiszámításához elfogadott módszer leírása és magyarázata: bekerülési költségek vagy jelenlegi beszerzési érték;
 - f) a tőkeköltség indokolása, beleértve az eszközalap összetevőit;
 - g) az érintett léginavigációs szolgáltatások által használt finanszírozási források ismertetése azokra a díjszámítási körzetekre vonatkozóan, ahol a szolgáltatásokat piaci feltételek mellett biztosítják.
-

XII. MELLÉKLET

**A 24. CIKK (3) BEKEZDÉSÉBEN ÉS A 30. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT KONZULTÁCIÓK
LÉNYEGES ELEMEI**

1. A 24. cikk (3) bekezdésében meghatározott konzultációnak főként a költségek átláthatóságával kapcsolatos alábbi alapvető elemekről kell szólnia:
 - a) az előző évben felmerült tényleges költségek és a tényleges költségek és a teljesítménytervben szereplő megállapított költségek közötti különbség;
 - b) a 28. cikk (3) bekezdésében említett költségek változásai.
 2. A 30. cikk (1) bekezdésében meghatározott konzultációnak főként az egységdíjak átláthatóságával kapcsolatos alábbi alapvető elemekről kell szólnia:
 - a) díjszámítási szabályok, ideértve többek között az egységdíjakra alkalmazott kiigazítások időzítését, valamint a közeli körzeti díjszámítási zónák közötti kereszttámogatást;
 - b) a forgalom változásai a teljesítménytervben meghatározott forgalmi előrejelzéssel összehasonlítva;
 - c) a 27. cikkben meghatározott közlekedési kockázatmegosztási mechanizmus, valamint a 11. cikk alapján bevezetett ösztönzőprogram vagy -programok alkalmazása;
 - d) a közeli körzeti díjszámítási körzetek a 21. cikk (5) bekezdésének az a) pontjával összhangban tervezett módosításai, ha vannak tervezett módosítások;
 - e) azok a szolgáltatások, amelyeket a 35. cikk (3) bekezdésének a b) pontjával összhangban várhatóan piaci feltételek mellett fognak biztosítani, ha vannak ilyen szolgáltatások.
-

XIII. MELLÉKLET

A 11. CIKK (3) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT ÖSZTÖNZŐRENDSZEREKRE VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK**1. A PIVOTÉRTÉKEK MODULÁCIÓJA****1.1. Az útvonali léginnavigációs szolgáltatások esetében**

Ha a nemzeti felügyeleti hatóság úgy határoz, hogy a 11. cikk (3) bekezdése c) pontjának ii. alpontja, g) pontjának iii. és v. alpontja szerint modulációt alkalmaz az útvonali pivotértékekre, a modulációs mechanizmus követheti az alábbi mindkét pontot vagy azok egyikét:

- a) a figyelembe veendő forgalom jelentős, előre nem látható változását okozhatja; ebben az esetben az n. évre vonatkozó pivotértékeket az egyes léginnavigációs szolgáltatók szintjén a hálózati működtetési terv n-1. év novemberében kiadott változata által meghatározott referenciaértékek szerint kell megadni.
- b) korlátozhatja az ösztönzőprogramok hatályát, amelyek a légiforgalmi irányítási kapacitással, útvonallal, személyzettel, berendezésekkel, légtér-gazdálkodással és a légiforgalomáramlás- és kapacitás-szervezési (ATFCM) felhasználói kézikönyvben C, R, S, T, M és P kóddal jelölt különleges eseményekkel kapcsolatosak.

1.2. A közlekedési léginnavigációs szolgáltatások esetében

Ha a nemzeti felügyeleti hatóság úgy határoz, hogy a 11. cikk (3) bekezdése c) pontjának ii. alpontja, g) pontjának iii. és v. alpontja szerint modulációt alkalmaz az útvonali pivotértékekre, a modulációs mechanizmus követheti az alábbi mindkét pontot vagy azok egyikét:

- a) a figyelembe veendő forgalom jelentős, előre nem látható változását okozhatja, amely esetben az n. évre vonatkozó pivotértéket a teljesítményben meghatározott objektív és átlátható alapelvek szerint kell modulálni.
- b) korlátozhatja az ösztönzőprogramok hatályát, amelyek a légiforgalmi irányítási kapacitással, útvonallal, személyzettel, berendezésekkel, légtér-gazdálkodással és a légiforgalomáramlás- és kapacitás-szervezési (ATFCM) felhasználói kézikönyvben C, R, S, T, M és P kóddal jelölt különleges eseményekkel kapcsolatosak.

2. PÉNZÜGYI ELŐNYÖK ÉS HÁTRÁNYOK SZÁMÍTÁSA**2.1. Az útvonali léginnavigációs szolgáltatások esetében**

- a) A 11. cikk (3) bekezdésének e) pontjában említett pénzügyi előnyt az n. évre vonatkozó megállapított költségek százalékos arányaként kell kiszámolni és az n+2. évre vonatkozó egységdíj növelésével a légtér-felhasználókkal megtérítetni, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések pivotérték alatti átlagos szintjének eltérése abszolút értékben meghaladja a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett szimmetrikus tartomány alsó határát.

A megállapított költségek százalékos aránya a szimmetrikus tartomány alsó határától a 9. cikk (4) bekezdésének b)iii. pontjában említett riasztási küszöbértékig terjedő tartományban fokozatosan változó sávban változik, amelynek keretében maximális százalékos értékeket kell alkalmazni akkor, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések pivotérték alatti átlagos szintjének eltérése abszolút értékben eléri vagy meghaladja a riasztási küszöbértéket.

- b) A 11. cikk (3) bekezdésének f) pontjában említett pénzügyi hátrányt az n. évre vonatkozó megállapított költségek százalékos arányaként kell kiszámolni és az n+2. évre vonatkozó egységdíj csökkentésével vissza kell téríteni a légtér-felhasználóknak, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések pivotérték alatti átlagos szintjének eltérése abszolút értékben meghaladja a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett szimmetrikus tartomány felső határát.

A megállapított költségek százalékos aránya a szimmetrikus tartomány felső határától a 9. cikk (4) bekezdésének b)iii. pontjában említett riasztási küszöbértékig terjedő tartományban fokozatosan változó sávban változik, amelynek keretében maximális százalékos értékeket kell alkalmazni akkor, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti késések pivotérték feletti átlagos szintjének eltérése abszolút értékben eléri vagy meghaladja a riasztási küszöbértéket.

2.2. A közlekedési léginnavigációs szolgáltatások esetében

- a) A 11. cikk (3) bekezdésének e) pontjában említett pénzügyi előnyt az n. évre vonatkozó megállapított költségek százalékos arányaként kell kiszámolni és az n+2. évre vonatkozó egységdíj növelésével a légtér-felhasználókkal megtérítetni, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti tényleges érkezési késés abszolút értékben nem éri el a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett szimmetrikus tartomány alsó határát.

A megállapított költségek százalékos aránya a szimmetrikus tartomány alsó határától lefelé a pivotérték 50 %-ig terjedő tartományban fokozatosan változó sávban változik, amelynek keretében maximális százalékos értéket kell alkalmazni akkor, ha az n. évben a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti érkezési késés legfeljebb a pivotérték 50 %-a.

- b) A 11. cikk (3) bekezdésének e) pontjában említett pénzügyi hátrányt az n . évre vonatkozó megállapított költségek százalékos arányaként kell kiszámolni és az $n+2$. évre vonatkozó egységdíj csökkentésével kell a légtérfelhasználóknak megtéríteni, ha az n . évben a légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti tényleges érkezési késés abszolút értékben meghaladja a 11. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett szimmetrikus tartomány felső határát.

A megállapított költségek százalékos aránya a szimmetrikus tartomány felső határától felfelé a pivotérték 150 %-áig terjedő tartományban fokozatosan változó sávban változik, amelynek keretében maximális százalékos értéket kell alkalmazni akkor, ha az n . évben a légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő járatonkénti tényleges érkezési késés meghaladja a pivotérték 150 %-át.
