

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/767 HATÁROZATA**(2022. április 13.)****az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Portugália által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról***(az értesítés a C(2022) 2288. számú dokumentummal történt)***(Csak a portugál nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (a továbbiakban: a keretrendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának első albekezdésére,tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

- (1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint létre kell hozni a légi navigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ezenkívül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kötelező teljesítménycélokat kell meghatározniuk a légi navigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerének mindegyik referencia-időszakára. E teljesítménycéloknak összhangban kell állniuk a Bizottság által az adott referencia-időszakra vonatkozóan elfogadott uniós szintű célokkal. A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletében meghatározott értékelési kritériumok felhasználásával értékeli, hogy a tagállamok által készített teljesítményterv-tervezetekben javasolt teljesítménycélok összhangban állnak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (2) A Covid19-világjárvány kitörése – a tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány megfékezése érdekében hozott intézkedések miatt – a 2020. naptári év első negyedétől kezdődően jelentős hatást gyakorolt a légi közlekedési ágazatra, és a világjárvány előtti szinthez viszonyítva a légi forgalom számottevő visszaeséséhez vezetett.
- (3) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat eredetileg az (EU) 2019/903 bizottsági végrehajtási határozat ⁽³⁾ állapította meg. Mivel ezeket az uniós szintű teljesítménycélokat és a tagállamok által ezt követően benyújtott, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket a Covid19-világjárvány kitörése előtt dolgozták ki, nem lehetett figyelembe venni bennük a légi közlekedésben a járvány miatt jelentősen megváltozott körülményeket.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2019/317 végrehajtási rendelete (2019. február 11.) az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 56., 2019.2.25., 1. o.).

⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2019/903 végrehajtási határozata (2019. május 29.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű teljesítménycéljainak a 2020. január 1-jén kezdődő és 2024. december 31-én záruló harmadik referencia-időszakra vonatkozó meghatározásáról (HL L 144., 2019.6.3., 49. o.).

- (4) A Covid19-világjárvány által a légi navigációs szolgálatok ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet ⁽⁴⁾ a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan olyan rendkívüli intézkedéseket állapított meg, amelyek eltérnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet rendelkezéseitől. Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság 2021. június 2-án elfogadta az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatot ⁽⁵⁾, amelyben kijelölte a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat.
- (5) A Bizottság megjegyzi, hogy az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálatának (a továbbiakban: STATFOR) 2021. októberi alapvető forgalmi előrejelzése alapján a légi forgalom az Unió egészét tekintve 2023 folyamán éri el és 2024-ben haladja meg a világjárvány előtti szintet. A forgalom alakulását azonban továbbra is különösen nagy bizonytalanság övezi, a Covid19-járványhelyzet fejleményeivel összefüggő kockázatok miatt. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a forgalom várhatóan egyenetlenül áll majd helyre a tagállamok körében.
- (6) Az összes tagállam kidolgozta, elfogadta és a Bizottsághoz értékelés céljából 2021. október 1-jéig benyújtotta a harmadik referencia-időszakra szóló, felülvizsgált helyi teljesítménycélokat tartalmazó teljesítményterv-tervezetét. A teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy 2021. november 17-ig nyújtsanak be naprakésszé tett teljesítményterv-tervezeteket. A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése a Portugália által benyújtott, naprakésszé tett teljesítményterv-tervezeten alapul.
- (7) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgáló szerv a Bizottsághoz benyújtott jelentésében megfogalmazta a harmadik referencia-időszakra szóló teljesítményterv-tervezetek értékelésével kapcsolatos szakvéleményét.
- (8) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő értékelési kritériumok alapján és a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a Portugália által javasolt helyi teljesítménycélok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítménytervek tervezetének az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek alapján végzett felülvizsgálatával.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (9) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte a légi navigációs szolgáltatók repülésbiztonság-menedzsmentjének hatékonyságával kapcsolatban Portugália által benyújtott célok összhangját. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt a biztonsági célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.
- (10) A Portugália által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében tervezett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelete (2020. november 3.) az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének harmadik referencia-időszakára (2020–2024) vonatkozó, a Covid19-világjárvány miatti rendkívüli intézkedésekről (HL L 366., 2020.11.4., 7. o.).

⁽⁵⁾ A Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata (2021. június 2.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű felülvizsgált teljesítménycéljainak a harmadik referencia-időszakra (2020–2024) szóló meghatározásáról és az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2021.6.3., 3. o.).

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

- (11) A Portugália által a légi navigációs szolgáltató (NAV Portugal) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célokat illetően a Bizottság megállapította, hogy a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzés tekintetében 2024-ben tervezik elérni az uniós szintű teljesítménycél szintjét, míg a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos többi célkitűzés esetében a helyi teljesítménycélok 2021-től 2024-ig mindegyik naptári évben elérik az uniós szintű teljesítménycélok szintjét.
- (12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Portugália által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a NAV Portugal számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, úgymint a meglévő eszközök fejlesztése, a biztonsági mutatók és a biztonsági kultúráról szóló jelentés ellenőrzési folyamatának javítása, valamint a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer képzési szerkezetének felülvizsgálata.
- (13) A (11)–(12) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján és tekintettel arra, hogy az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a harmadik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2024-re kell elérni, a Portugália teljesítményterv-tervezetében foglalt célokat úgy kell értékelni, hogy összhangban vannak a „biztonság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (14) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban Portugália által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el ezt az értékelést, kiegészítve azt a környezetvédelmi célok elérésére irányuló, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja szerinti felülvizsgálatával.
- (15) A 2020. naptári évet illetően a Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata nem vizsgálta felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban rögzített, harmadik referencia-időszakra szóló uniós szintű teljesítménycélt, tekintettel arra, hogy e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, tehát már nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Következésképpen a tagállamok nem kaptak felkérést arra, hogy a 2021. október 1-jéig benyújtott teljesítményterv-tervezetükben vizsgálják felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. Ezért a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan kell értékelni a helyi környezetvédelmi teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Portugália által tervezett teljesítménycélok és a hozzájuk tartozó, az európai útvonalhálózat-javítási tervből származó, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett nemzeti referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Portugália tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Portugáliára vonatkozó referenciaértékek	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) A Bizottság megállapítja, hogy a Portugália által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.
- (18) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, köztük a Madeirai Közelkörzeti Irányító Körzet (TMA) optimalizálását és kibővítését, a teljesítményalapú navigációra (PBN) való átállásra vonatkozó terv végrehajtását, a standard műszeres indulási (SID) és standard műszeres érkezési (STAR) eljárásokra vonatkozó új struktúrákat Cascaisban, a lisszaboni TMA pontegyesítési rendszerét, valamint a Franciaországgal, Spanyolországgal és Marokkóval való határokon átnyúló együttműködés számos intézkedés révén történő fokozását.
- (19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Portugália már szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre a 245-ös repülési szinttől a lisszaboni Repüléstájékoztató Körzetben (FIR), 2024 végére pedig az FRA kiterjesztését tervezi a Santa Maria FIR-re.
- (20) A (17)–(19) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (21) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban Portugália által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózati működtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el ezt az értékelést, kiegészítve azt a kapacitáscélok elérésére irányuló, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja szerinti felülvizsgálatával.
- (22) A 2020. naptári évet illetően a Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata nem vizsgálta felül a „kapacitás” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban rögzített, harmadik referencia-időszakra szóló uniós szintű teljesítménycélt, tekintettel arra, hogy e cél alkalmazásának időszaka lejárt, így végrehajtása véglegessé vált, tehát már nincs lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Következésképpen a tagállamok nem kaptak felkérést arra, hogy a 2021. október 1-jén benyújtott teljesítményterv-tervezetükben vizsgálják felül a „kapacitás” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. Ezért a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan kell értékelni a helyi kapacitási teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (23) A Portugália által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózati működtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Portugália tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,09	0,13	0,13	0,13
Portugáliára vonatkozó referenciaértékek	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) A Bizottság megállapítja, hogy a Portugália által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.
- (25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják az új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszerre és üzemeltetési (OPS) irányítótérre való átállást, légtérváltozásokat, beleértve az FRA-val kapcsolatos, határokon átnyúló kezdeményezéseket, fejlettebb légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezési (ATFCM) eljárásokat, valamint egy toborzási terv végrehajtását a légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékének jelentős (2024-re a 2019-es szinthez képest +25 %-kal történő) növelése érdekében.
- (26) A (24) és (25) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közlekedési légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

- (27) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint az említett rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a Bizottság kiegészítette a tervezett útvonali kapacitáscélok értékelését a közlekedési légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Portugália esetében aggályokat vetettek fel.
- (28) Az átlagos ATFCM-készségre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéren szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a lisszaboni és a portói repülőtéren a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFCM-készségek.
- (29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Portugáliának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a közlekedési kapacitáscélokat illetően a fent említett észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania a közlekedési légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscélokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (30) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali légi navigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a Portugália által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapított egységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapított egységköltség-trend a második és a harmadik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2015–2024) tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a légi navigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.
- (31) A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az útvonali költséghatékonysági célok értékelését. A Bizottság az értékelést kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában meghatározott, az említett célok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálatával.
- (32) A Portugália által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Portugália kontinentális területének útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020– 2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi áron) kifejezve	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Portugáliának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,1 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.
- (34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a második és harmadik referencia-időszakot nézve Portugáliának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,5 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.
- (35) A (33) és (34) preambulumbekkezdésben hivatkozott helyi és uniós szintű megállapított egységköltség-trendek összehasonlításakor ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy az Eurocontrol STATFOR által Portugália vonatkozásában a harmadik referencia-időszakra előre jelzett útvonali forgalom növekedése előreláthatóan jelentősen alacsonyabb lesz, mint az uniós szintű átlagos forgalomnövekedés. Ez megnehezíti Portugália számára, hogy megfeleljen az említett uniós szintű megállapított egységköltség-trendeknek.
- (36) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Portugáliának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi áron kifejezett 34,88 EUR kiindulási értéke 21 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi áron kifejezett 39,73 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Portugália 2024-re megállapított útvonali egységköltsége továbbra is 9,8 %-kal alacsonyabb lesz, mint a kontrollcsoport átlaga.
- (37) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (33) és (34) preambulumbekkezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy az uniós szintű megállapított egységköltség-trend szintjétől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trend szintjétől való megállapított eltérések oka kizárólag az volt, hogy a „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak, vagy az eltéréseket kizárólag az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében vett szerkezetátalakítási intézkedések okozták.
- (38) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának (i) alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy Portugália a teljesítményterv-tervezetében ismerteti a légi navigációs szolgáltató, nevezetesen a NAV Portugal által a helyi kapacitáscélok elérése érdekében végrehajtandó intézkedéseket és beruházásokat.
- (39) Portugália különösen egy új ATM-rendszer használatba vételét tervezi, mivel a jelenleg használt rendszer elérte élettartama végét, és le kell cserélni. Ez az intézkedés valóban lényeges a megfelelő kapacitás jövőbeli biztosításához, mivel a meglévő ATM-rendszer volt felelős a NAV Portugal által a második referencia-időszakban generált AFTM-késések jelentős részéért a Covid előtti körülmények között. Az új ATM-rendszer csökkenti a légiforgalmi irányítók (ATCO) egy légi járműre jutó munkaterhét, valamint új funkciókat tesz lehetővé, működési előnyöket eredményezve.
- (40) Portugália továbbá jelentősen növelni tervezi a szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékben kifejezett létszámát a harmadik referencia-időszakban. Ez a fejlesztés elengedhetetlen annak érdekében, hogy Portugália útvonali légtérében a harmadik referencia-időszak végére több szektor nyílhatson meg, ami növelné a biztosított kapacitást.

- (41) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Portugália által erre vonatkozóan meghatározott intézkedések valóban szükségesek a helyi kapacitáscélok eléréséhez. Ezenfelül a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre tekintettel az a következtetés vonható le, hogy az említett intézkedések többletköltségei meghaladják a (33) és (34) preambulumbekzdésben bemutatott, uniós szintű megállapítotttegysségköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítotttegysségköltség-trendtől való eltérést.
- (42) A (38)–(41) preambulumbekzdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Portugália esetében teljesül.
- (43) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Portugália esetében teljesül-e.
- (44) A (33)–(43) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közlekrzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

- (45) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint az említett rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a Bizottság kiegészítette a tervezett útvonali költséghatékonysági célok értékelését a közlekrzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Portugália esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

- (46) A tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjával összhangban kiegészítette értékelését az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek tervezetének felülvizsgálatával. E tekintetben a Bizottság megvizsgálta, hogy az ösztönzőrendszerek tervezete megfelel-e az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkének (1) és (3) bekezdésében meghatározott tartalmi követelményeknek. A Portugália teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.
- (47) A Bizottság megállapítja, hogy a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közlekrzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.
- (48) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,5 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (49) Ezért Portugáliának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közlekrzeti kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszereit, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozzák meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással van a kockázatnak kitett bevételre, aminek a Bizottság álláspontja szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt kell eredményeznie.

KÖVETKEZTETÉSEK

- (50) A Bizottság a (9)–(49) preambulumbekzdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Portugália által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

- (51) A Bizottság megjegyzi, hogy néhány tagállam jelezte, hogy a repülőtéri drónészleléshez kapcsolódó költségelemeket is szándékában áll beépíteni a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjába. A teljesítménytervezetekben szereplő elemek alapján nem volt pontosan megállapítható, hogy a tagállamok milyen mértékben építettek be ilyen megállapított költségeket a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjukba, és amennyiben beépítettek ilyen költségeket, azok milyen mértékben merültek fel légi navigációs szolgáltatások nyújtásával összefüggésben, és így elszámolhatónak minősülnek-e a teljesítmény- és díjszámítási rendszerben. A bizottsági szolgálatok az erre vonatkozó információk összegyűjtése érdekében eseti tájékoztatási kérelmet küldtek az összes tagállamnak, és az egységszámlák megfelelőségének ellenőrzése keretében alaposabban megvizsgálják a közölt repülőtéri drónészlelési költségeket. Ez a határozat nem érinti a drónészlelési költségek témakörében megfogalmazott bizottsági megállapításokat és következtetéseket.
- (52) Az Oroszország által 2022. február 24-én Ukrajna ellen indított fegyveres támadásra válaszul az Unió korlátozó intézkedéseket fogadott el, amelyek valamennyi orosz légi fuvarozó, bármely, Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű, valamint bármely, orosz természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv tulajdonát képező, általa bérelt vagy más módon ellenőrzött, nem Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű számára megtiltják az Unió területén való leszállást, felszállást és átrepülést. Ezen intézkedések következtében csökkent a légi forgalom az Unió területe feletti légtérben. Az uniós szintű hatás azonban nem hasonlítható a légi forgalomban a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörése miatt bekövetkezett visszaeséshez. Ezért helyénvaló fenntartani a teljesítmény- és díjszámítási rendszer harmadik referencia-időszakban történő végrehajtására irányuló jelenlegi intézkedéseket és eljárásokat,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

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

2. cikk

Ennek a határozatnak a Portugál Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. április 13-án.

a Bizottság részéről
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

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

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

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

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

	2021	2022	2023	2024
Portugália tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Portugáliára vonatkozó referenciaértékek	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	2022	2023	2024
Portugália tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,09	0,13	0,13	0,13
Portugáliára vonatkozó referenciaértékek	0,09	0,13	0,13	0,13

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség**

Portugália kontinentális területének útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi áron) kifejezve	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR