

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/772 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a Cseh Köztársaság által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról*(az értesítés a C(2022) 2293. számú dokumentummal történt)***(Csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

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

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

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

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

- (4) A Covid19-világjárvány által a légi navigációs szolgáltatók ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet (*) 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 (‡), 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 Cseh Köztársaság 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 Cseh Köztársaság 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 a Cseh Köztársaság 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 Cseh Köztársaság által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében tervezett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

(*) 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.).

(‡) 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.).

Cseh Köztársaság	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
ANS CR (a Cseh Köztársaság légi navigációs szolgálata)	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	D	D	D	D
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	C

- (11) A Bizottság megállapította, hogy a Cseh Köztársaság által a légi navigációs szolgáltató (ANS CR) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célok megegyeznek a 2024-es naptári évre, valamint a referencia-időszakot megelőző évekre vonatkozó uniós repülésbiztonsági célokkal.
- (12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Cseh Köztársaság által benyújtott teljesítményterv-tervezet a helyi repülésbiztonsági célok elérésére irányuló intézkedéseket határoz meg az ANS CR számára, mint például a kötelező és önkéntes jelentéstételi rendszerek továbbfejlesztése, a nemzeti biztonsági hatóságból és az ANS CR-ből álló biztonsági tanács létrehozása, valamint a fáradtság kockázatának kezelésére szolgáló rendszer fejlesztése és támogatása az ANS CR-ben.
- (13) A (11)–(12) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján és tekintettel arra, hogy az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélok a harmadik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2024-re kell elérni, a Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezetében foglalt célokat úgy kell értékelni, hogy összhangban vannak a „biztonság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítmény-célokkal.

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 a Cseh Köztársaság által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Cseh Köztársaság 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 az értékelést, kiegészítve azt a környezetvédelmi célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett 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 teljesítménycél, 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 Cseh Köztársaság 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
A Cseh Köztársaság tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
A Cseh Köztársaságra vonatkozó referenciaértékek	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

- (17) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.
- (18) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Cseh Köztársaság a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, köztük a prágai Repüléstájékoztató Körzet új szektorokra bontását, a prágai Közelkörzeti Irányító Körzet (TMA) útvonalainak megszüntetését, valamint a fokozott határokon átnyúló együttműködést.
- (19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy 2021 februárja óta a Cseh Köztársaság már szabad útvonalú légiteret (FRA) hozott létre a 095 és 660 közötti repülési szinten.
- (20) A (17)–(19) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Cseh Köztársaság 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 a Cseh Köztársaság által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Cseh Köztársaság 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 teljesítménycél, 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 Cseh Köztársaság 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
A Cseh Köztársaság tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,06	0,11	0,11	0,11
A Cseh Köztársaságra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság által javasolt tervezett környezetvédelmi célok 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 a Cseh Köztársaság a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezek az intézkedések magukban foglalják az új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszerre való áttérést, egy ATM-optimalizálási és -átalakítási projekt végrehajtását, egy légtérgazdálkodási eszköz bevezetését, új szektorokra bontást, valamint a szolgáltatásban lévő légiforgalmi irányítók létszámának jelentős növelését a harmadik referencia-időszak végére.
- (26) A (24) és (25) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Cseh Köztársaság 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 a Cseh Köztársaság esetében aggályokat vetettek fel.
- (28) Konkrétan a Bizottság megállapította, hogy a járatonkénti átlagos ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a 2021–2024-es naptári évekre javasolt 0,40 perces célok jelentősen magasabbak, mint az ATFM-késést illetően a második referencia-időszakban elért teljesítmény, amely járatonként 0,01 és 0,16 perc között mozog.
- (29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Cseh Köztársaságnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közlekedési kapacitáscélokat illetően a (28) preambulumbekzdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (30) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali légi navigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a Cseh Köztársaság 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 Cseh Köztársaság által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

A Cseh Köztársaság útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 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 a Cseh Köztársaságnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó évi +2,4 %-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 a Cseh Köztársaságnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó évi – 0,1 %-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 a Cseh Köztársaság vonatkozásában a harmadik referencia-időszakra előre jelzett útvonali forgalom növekedése előreláthatóan jelentősen alacsonyabb lesz, mint az uniós szintű átlagos forgalomnövekedés. Ez megnehezíti a Cseh Köztársaság 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 a Cseh Köztársaságnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 41,95 EUR kiindulási értéke 8,0 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 38,85 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a különbség még tovább nő a harmadik referencia-időszak során, mivel a Cseh Köztársaság 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 12,4 %-kal magasabb a kontrollcsoport átlagánál.
- (37) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (33), (34) és (36) 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 és a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trend szintjétől való megfigyelt eltérések oka kizárólag az volt, hogy a „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak, vagy az eltérést kizárólag az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében vett szerkezetátalakítási intézkedések okozták.
- (38) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának (i) alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság a teljesítményterv-tervezetében a légi navigációs szolgáltató (ANS CR) által a helyi kapacitáscélok elérése érdekében végrehajtandó intézkedések széles körét ismerteti. A Cseh Köztársaság azt állítja, hogy a rendszerekbe, eljárásokba és az operatív személyzetbe történő, a harmadik referencia-időszak során eszközölt jelentős beruházások nélkül – a forgalom összetettségének folyamatos növekedését is figyelembe véve – az ANS CR nem lenne képes a 2019-ben, a Covid19-et megelőző környezetben regisztrált forgalmi szint kiszolgálására.
- (39) A teljesítményterv-tervezetben felvázolt kapacitásnövelő intézkedések célja a kapacitás és a produktivitás strukturális növelése az útvonali szolgáltatások tekintetében, különösen azáltal, hogy a korábban a regionális repülőterek repülőterei irányításáért felelős légiforgalmi irányítók számára lehetővé teszik, hogy az alacsonyabb útvonali légtér irányításával kapcsolatos új feladatokat vegyenek át. Az alapul szolgáló intézkedések közé tartozik az érintett légiforgalmi irányítók célzott képzési folyamata, a munka vállalaton belüli átszervezése és a légtér szektorainak átalakítása. Erre a kezdeményezésre és az új légiforgalmi irányítók felvételére támaszkodva az útvonali légiforgalmi irányítók tervezett létszáma a harmadik referencia-időszak során jelentős növekedést mutat a 2019. évi szintekhez képest. A tervek szerint 2022-ben üzembe helyezendő új légiforgalmi szolgáltatási rendszernek várhatóan további pozitív hatása lesz a kapacitásra.

- (40) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben a Cseh Köztársaság 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 megállapított egységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést.
- (41) A (38)–(40) preambulumbekzdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium a Cseh Köztársaság esetében teljesül.
- (42) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium a Cseh Köztársaság esetében teljesül-e.
- (43) A (33)–(42) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költség-hatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közlekedési légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költség-hatékonysági célok felülvizsgálata

- (44) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint az említett rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a Bizottság kiegészítette a tervezett útvonali költség-hatékonysági célok értékelését a közlekedési légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költség-hatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok a Cseh Köztársaság esetében aggályokat vetettek fel.
- (45) A közlekedési megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a prágai repülőter megállapított egységköltsége a becslések szerint igen jelentős mértékben meghaladja a releváns repülőterek megállapított egységköltségének mediánértékét.
- (46) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Cseh Köztársaságnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közlekedési költség-hatékonysági célokat illetően a (45) preambulumbekzdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

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

- (47) A tervezett kapacitáscélokkal 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 Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.
- (48) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitás-ösztönző-rendszer és közlekedéskapacitás-ösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.
- (49) 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 0,50 %-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.

- (50) Ezért a Cseh Köztársaságnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közeli körzeti 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

- (51) A Bizottság a (9)–(50) preambulumbekkezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Cseh Köztársaság által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (52) A Bizottság megjegyzi, hogy néhány tagállam jelezte, hogy a repülőtéri drónészleléshez kapcsolódó költségelemeket is szándékában áll beépíteni a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjába. A teljesítményterv-tervezetekben szereplő elemek alapján nem volt pontosan megállapítható, hogy a tagállamok milyen mértékben építettek be ilyen megállapított költségeket a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjukba, és amennyiben beépítettek ilyen költségeket, azok milyen mértékben merültek fel légi navigációs szolgáltatások nyújtásával összefüggésben, és így elszámolhatónak minősülnek-e a teljesítmény- és díjszámítási rendszerben. A bizottsági szolgálatok az erre vonatkozó információk összegyűjtése érdekében eseti tájékoztatási kérelmet küldtek az összes tagállamnak, és az egységdíjak megfelelőségének ellenőrzése keretében alaposabban megvizsgálják a közölt repülőtéri drónészlelési költségeket. Ez a határozat nem érinti a drónészlelési költségek témakörében megfogalmazott bizottsági megállapításokat és következtetéseket.
- (53) Az Oroszország által 2022. február 24-én Ukrajna ellen indított fegyveres támadásra válaszul az Unió korlátozó intézkedéseket fogadott el, amelyek valamennyi orosz légi fuvarozó, bármely, Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű, valamint bármely, orosz természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv tulajdonát képező, általa bérelt vagy más módon ellenőrzött, nem Oroszországban nyilvántartásba vett légi jármű számára megtiltják az Unió területén való leszállást, felszállást és átrepülést. Ezen intézkedések következtében csökkent a légi forgalom az Unió területe feletti légtérben. Az uniós szintű hatás azonban nem hasonlítható a légi forgalomban a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörése miatt bekövetezett visszaeséshez. Ezért helyénvaló fenntartani a teljesítmény- és díjszámítási rendszer harmadik referencia-időszakban történő végrehajtására irányuló jelenlegi intézkedéseket és eljárásokat,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 549/2004/EK rendelet alapján a Cseh Köztársaság 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 Cseh 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 a Cseh Köztársaság által benyújtott teljesítménytervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Cseh Köztársaság	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
ANS CR (a Cseh Köztársaság légi navigációs szolgálata)	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	D	D	D	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
A Cseh Köztársaság tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
A Cseh Köztársaságra vonatkozó referenciaértékek	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	2022	2023	2024
A Cseh Köztársaság tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,06	0,11	0,11	0,11
A Cseh Köztársaságra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

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

A Cseh Köztársaság útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR