

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/773 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Olaszország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról*(az értesítés a C(2022) 2294. számú dokumentummal történt)***(Csak az olasz 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 naprakészre tett teljesítményterv-tervezeteket. A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése az Olaszország által benyújtott, naprakészre 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 az Olaszország 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 Olaszország 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) Az Olaszország 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.).

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

- (11) Az Olaszország által a légi navigációs szolgáltató (ENAV) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célokat illetően a Bizottság megállapította, hogy a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzés tekintetében 2023-ban 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 az Olaszország által benyújtott teljesítményterv-tervezet számos intézkedést határoz meg az ENAV számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, mint például a repülésbiztonsági adatok központosítása és a repülésbiztonsági vizsgálatok új módszertanának kidolgozása, a „repülésbiztonsági kultúra” és a „repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságának” javítása új felmérések és cselekvési tervek révén, valamint a „repülésbiztonsági kockázatok kezelésének” javítása megerősített értékelési és nyomonkövetési eljárások segítségével.
- (13) A (11) és (12) preambulubekezdésben 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, az Olaszország 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 Olaszország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Olaszország 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 az Olaszország 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
Olaszország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Olaszországra vonatkozó referenciaértékek	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

- (17) A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország 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 Olaszország a teljesítménytervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, köztük a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet, az érkezések kezelésének javítását öt nagy repülőtérrel, több ellenőrzési körzet átszervezését, valamint a rugalmas légtérfelhasználás fokozott alkalmazását a kereslet megfelelőbb kielégítése érdekében.
- (19) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy Olaszország már bevezette a 305-ös repülési szint feletti szabad útvonalú légtérrel, és arra ösztönzi Olaszországot, hogy a harmadik referencia-időszak során terjessze ki a szabad útvonalú légtér alkalmazását.
- (20) A (17) és (19) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország teljesítménytervezetében 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 légitforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban Olaszország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Olaszország teljesítménytervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózattműködtetési 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 teljesítménytervezetükben 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) Az Olaszország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózattműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Olaszország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,07	0,11	0,11	0,11
Olaszországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,11	0,11	0,11

- (24) A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország 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 Olaszország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonal kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezen intézkedések közé tartozik a rugalmas konfigurációs koncepció alkalmazásának további fejlesztése, az új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer bevezetése, a légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékben kifejezett számának növelése a legtöbb körzeti irányító központban, valamint a légtérzöldalkodás javítását célzó számos intézkedés.
- (26) A (24) és (25) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közlekrzeti 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 útvonal kapacitáscélok értékelését a közlekrzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Olaszország esetében aggályokat vetettek fel.
- (28) Először is a Bizottság megállapította, hogy a járatonkénti átlagos ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakra javasolt 2021–2024. naptári évi, járatonként 0,41 és 0,30 perc közötti célok magasabbak, mint az ATFM-késést illetően a második referencia-időszak vége felé elért teljesítmény, amely a 2018. és a 2019. naptári év esetében járatonként 0,12 és 0,29 perc között mozgott.
- (29) Másodsor, az átlagos ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőteri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a Milánó–Linai és a velencei repülőtéren a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFM-késések.
- (30) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Olaszországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közlekrzeti kapacitáscélokat illetően a (28) és (29) preambulumbekzdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (31) 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 útvonal kapacitáscélok tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban az Olaszország 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.
- (32) A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az útvonal kapacitáscélok 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.
- (33) Az Olaszország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonal kapacitáscélok a következők:

Olaszország útvonal kapacitáscélok díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonal kapacitáscélok megállapított útvonal egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	79,97 EUR	63,46 EUR	123,72 EUR	73,67 EUR	61,52 EUR	57,80 EUR

- (34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Olaszországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,3 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.
- (35) 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 Olaszországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –3,5 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.
- (36) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Olaszországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi áron kifejezett 63,46 EUR kiindulási értéke 7,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi áron kifejezett 59,18 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga felett marad, 2024-ben 3,6 %-os különbséggel.
- (37) Amint azt a (34) és a (35) preambulumbekzdés említi, egyértelmű, hogy Olaszország mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnél, mind a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendnél jelentősen erősebb teljesítményt mutat. Továbbá Olaszország megállapított egységköltsége 2024-ben alacsonyabb a 2014. és 2019. évi kiindulási értékeknél, amely azt mutatja, hogy mind közép, mind hosszú távon hatékony költséghatékonysági növekedést értek el. Függetlenül az Olaszország kiindulási értéke és a kontrollcsoport (36) preambulumbekzdésben megállapított átlaga közötti különbségtől, Olaszország az uniós szintű trendeket meghaladó költséghatékonysági fejlődést mutatott, amely kellő alapot biztosít a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtéséhez.
- (38) A (34)–(37) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közlekedési légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

- (39) 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 értékelését a közlekedési légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Olaszország esetében aggályokat vetettek fel.
- (40) A közlekedési megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a Róma–Fiumicinoi és a Milánó–Linai repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint jelentős mértékben meghaladja a releváns repülőterek megállapított egységköltségének mediánértékét.
- (41) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Olaszországnak 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 költséghatékonysági célokat illetően a (40) preambulumbekzdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

- (42) A Bizottság a (9)–(41) preambulumbekzdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy az Olaszország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (43) 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 közlekedési repülőtéri drónészlelési költségeket. Ez a határozat nem érinti a drónészlelési költségek témakörében megfogalmazott bizottsági megállapításokat és következtetéseket.

- (44) 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 Olaszország 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 az Olasz 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 Olaszország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Olaszország	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
ENAV	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	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
Olaszország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Olaszországra vonatkozó referenciaértékek	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	2022	2023	2024
Olaszország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,07	0,11	0,11	0,11
Olaszországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,11	0,11	0,11

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

Olaszország 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	79,97 EUR	63,46 EUR	123,72 EUR	73,67 EUR	61,52 EUR	57,80 EUR