Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

L 139

65. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás **Jogszabályok**

2022. május 18.

Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

★ **A Bizottság (EU) 2022/759 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. december 14.) az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv VII. mellékletének a hűtésre és távhűtésre használt megújuló energia mennyiségének kiszámítására szolgáló módszertan tekintetében történő módosításáról** 1

★ **A Bizottság (EU) 2022/760 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. április 8.) az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendeletnek az Ukrajnában kiállított ellenőrzési tanúsítványokra vonatkozó átmeneti rendelkezések tekintetében történő módosításáról** 13

★ **A Bizottság (EU) 2022/761 végrehajtási rendelete (2022. május 13.) az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról („Agneau du Périgord” [OFJ])** 15

HATÁROZATOK

★ **A Tanács (EU) 2022/762 határozata (2022. május 12.) a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandum kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottságában az Oroszországi Föderációnak a Párizsi Memorandumban való tagságával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról** 16

★ **A Bizottság (EU) 2022/763 határozata (2021. december 21.) a Portugália által a TAP SGPS javára végrehajtani tervezett SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) számú állami támogatásról** *(az értesítés a C(2021) 9941. számú dokumentummal történt)* [1] 19

★ **A Bizottság (EU) 2022/764 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Horvátország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2284. számú dokumentummal történt)* [1] 72

[1] EGT-vonatkozású szöveg.

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

★ **A Bizottság (EU) 2022/765 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Finnország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2285. számú dokumentummal történt)* ([1]) 81

★ **A Bizottság (EU) 2022/766 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Írország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2287. számú dokumentummal történt)* ([1]) 89

★ **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)* ([1]) 97

★ **A Bizottság (EU) 2022/768 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Szlovákia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2289. számú dokumentummal történt)* ([1]) 107

★ **A Bizottság (EU) 2022/769 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Litvánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2020) 2290. számú dokumentummal történt)* ([1]) 116

★ **A Bizottság (EU) 2022/770 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Dánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2291. számú dokumentummal történt)* ([1]) 124

★ **A Bizottság (EU) 2022/771 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Észtország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2292. számú dokumentummal történt)* ([1]) 133

★ **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)* ([1]) ... 143

★ **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)* ([1]) 153

★ **A Bizottság (EU) 2022/774 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Ausztria által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2297. számú dokumentummal történt)* ([1]) 162

★ **A Bizottság (EU) 2022/775 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2298. számú dokumentummal történt)* ([1]) 172

([1]) EGT-vonatkozású szöveg.

★ **A Bizottság (EU) 2022/776 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Spanyolország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2300. számú dokumentummal történt)* ([1]) 182

★ **A Bizottság (EU) 2022/777 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Szlovénia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2302. számú dokumentummal történt)* ([1]) 191

★ **A Bizottság (EU) 2022/778 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Bulgária által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2303. számú dokumentummal történt)* ([1]) 199

★ **A Bizottság (EU) 2022/779 határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról** *(az értesítés a C(2022) 2304. számú dokumentummal történt)* ([1]) 208

★ **A Bizottság (EU) 2022/780 végrehajtási határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Svájc által benyújtott funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások felsorolásáról** *(az értesítés a C(2022) 2313. számú dokumentummal történt)* ([1]) 218

([1]) EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/759 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2021. december 14.)

az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv VII. mellékletének a hűtésre és távhűtésre használt megújuló energia mennyiségének kiszámítására szolgáló módszertan tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról szóló 2018. december 11-i (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 7. cikke (3) bekezdésének ötödik albekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2018/2001 irányelv VII. melléklete a fűtésre használt hőszivattyúkból származó megújuló energia kiszámítására szolgáló módszertant ír elő, de nem szabályozza a hűtésre használt hőszivattyúkból származó megújuló energia kiszámításának módját. Az, hogy az említett melléklet nem tartalmaz a hűtésre használt hőszivattyúkból származó megújuló energia kiszámítására szolgáló módszertant, megakadályozza, hogy a hűtési ágazat hozzájáruljon az (EU) 2018/2001 irányelv 3. cikkében megállapított, a megújuló energiára vonatkozó átfogó uniós célkitűzéshez, és megnehezíti a tagállamok – különösen az energiafogyasztásukon belül magas hűtőenergia-részaránnyal jellemzett tagállamok – számára az említett irányelv 23. cikke szerinti fűtési és hűtési célkitűzések, illetve a 24. cikke szerinti távfűtési és -hűtési célkitűzések teljesítését.

(2) Ezért az (EU) 2018/2001 irányelv VII. mellékletébe a megújuló hűtésre, többek között a távhűtésre vonatkozó módszertant kell beilleszteni. Erre a módszertanra annak biztosítása érdekében van szükség, hogy a hűtésből származó megújuló energia részarányát valamennyi tagállamban harmonizált módon számítsák ki, és minden hűtőrendszert megbízható módon össze lehessen hasonlítani abból a szempontból, hogy képes-e hűtési célra megújuló energiát használni.

(3) A módszertannak – az (EU) 2018/2001 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének hatodik albekezdésével összhangban – tartalmaznia kell a fordított üzemmódban működő hőszivattyúkra vonatkozó minimális szezonális teljesítménytényezőket. Mivel minden aktív hűtőrendszer fordított üzemmódban, azaz hűtési üzemmódban működő hőszivattyúnak tekinthető, minden hűtőrendszerre minimális szezonális teljesítménytényezőket kell alkalmazni. Erre azért van szükség, mert a hőszivattyúk hőt vonnak el és visznek át egyik helyről a másikra. Hűtés esetén a hőszivattyúk valamilyen helyiségből vagy technológiai folyamatból vonják el a hőt, és azt leadják a környezetbe (a levegőbe, a vízbe vagy a talajba). A hő elvonása a hűtés lényege és a hőszivattyú alapvető funkciója. Mivel ez a hőelvonás ellentétes a meleg felől a hideg felé elmozduló természetes energiaáramlással, a hőelvonáshoz a hőszivattyú – más néven hűtőgenerátor – energiabevitelére van szükség

(4) A minimális szezonális teljesítménytényezőket azért kell kötelezően beépíteni a módszertanba, mert az energiahatékonyság fontos szerepet játszik annak megállapításában, hogy a hőszivattyúkban van-e megújuló energia, illetve azok felhasználnak-e megújuló energiát. Hűtés esetén a megújuló energia a megújuló hidegforrás, amely fokozhatja a hűtési folyamat hatékonyságát, és növeli a szezonális hűtési teljesítménytényezőt. A magas szezonális teljesítménytényezők – bár energiahatékonysági mutatók – ugyanakkor közelítő változóként is működnek abban a tekintetben, hogy a hűtés során van-e megújuló hidegforrás, illetve azt felhasználják-e.

([1]) HL L 328., 2018.12.21., 82. o.

(5) A hűtés során a hidegforrás hőnyelőként működik, mivel elnyeli a hőszivattyú által elvont és a hűtendő helyiségen vagy technológiai folyamaton kívülre leadott hőt. A megújuló hűtőenergia mennyisége a hűtési folyamat hatékonyságától függ, és megegyezik a hőnyelő által elnyelt hő mennyiségével. Ez a gyakorlatban megegyezik a hidegforrás által biztosított hűtőteljesítmény mennyiségével.

(6) A hidegforrás lehet környezeti energia vagy geotermikus energia. A környezeti energia jelen van a környezeti levegőben (korábbi nevén légtermikus energia) és a környezeti vízben (korábban hidrotermikus energia), míg a geotermikus energia a szilárd földfelszín alatti talajból származik. A hőszivattyúk és távhűtési rendszerek alkalmazásával fűtésre és hűtésre használt környezeti és geotermikus energiát tekintetbe kell venni a megújuló energia teljes bruttó energiafogyasztáson belüli részarányának kiszámításához, feltéve, hogy a végső energiakibocsátás (output) jelentősen meghaladja a hőszivattyúk működtetéséhez szükséges primerenergia-bevitelt (input). Ez az (EU) 2018/2001 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének harmadik albekezdésében foglalt követelmény a módszertanban meghatározott, kellően magas szezonális teljesítménytényezőkkel teljesíthető.

(7) A hűtési megoldások sokféleségére tekintettel meg kell határozni, hogy mely hűtési megoldások tartozzanak a módszertan alkalmazási körébe, és melyek azok, amelyeket ki kell zárni. A hőenergia természetes áramlásán alapuló, hűtőberendezés beiktatása nélküli hűtés passzív hűtésnek minősül, ezért az (EU) 2018/2001 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének negyedik albekezdésével összhangban ki kell zárni a számítás alkalmazási köréből.

(8) Az épülettervezés, például az épületek szigetelése, a zöld tető, a növényfal, valamint az árnyékolás vagy a nagyobb épülettömeg miatti hűtési igény csökkenése passzív hűtésnek tekinthető, ezért nem tartozhat a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe.

(9) A szellőz(tet)és (természetes szellőzés vagy mesterséges szellőztetés) – azaz a beltéri levegő megfelelő minőségének biztosítása céljából egy helyiségbe bejuttatott környezeti levegő – passzív hűtésnek minősül, ezért nem tartozhat a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe. Ezt a kizárást még abban az esetben is fenn kell tartani, ha a szellőz(tet)és eredményeként hideg környezeti levegő jut be, és így az év bizonyos időszakaiban csökkenti a hűtőenergia-ellátást; ez a hűtés valójában nem az elsődleges funkció, és a szellőz(tet)és nyáron hozzájárulhat a levegő felmelegedéséhez is, ezáltal pedig a hűtési terhelés növekedéséhez. Ha azonban a szellőztető levegőt hőhordozó közegként használják hűtésre, az ehhez kapcsolódó – hűtőgenerátorral vagy szabadhűtéssel biztosítható – hűtőenergia-ellátás aktív hűtésnek tekintendő. Olyan esetekben, ha a szellőztető légáram túllépi a hűtési célú szellőztetési követelményeket, az e többletlégáram miatti hűtőenergia-ellátásnak szerepelnie kell a megújuló hűtőenergia számításában.

(10) A háztartási ventilátorok ventilátort és villanymotor-egységet foglalnak magukban. A háztartási ventilátorok mozgatják a levegőt és nyári komfortérzetet biztosítanak azáltal, hogy növelik a levegő sebességét az emberi test körül, ami hűvös hőérzetet kelt. A szellőztetéssel szemben a háztartási ventilátorokkal nem kerül be környezeti levegő; a háztartási ventilátorok csak a beltéri levegőt mozgatják. Következésképpen nem hűtik, hanem fűtik a beltéri levegőt (az összes elfogyasztott villamos energia végső soron abba a helyiségbe kerül, ahol a háztartási ventilátort használják). A háztartási ventilátorok nem hűtési megoldások, ezért nem tartozhatnak a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe.

(11) A szállítóeszközökben (például személygépkocsikban, teherautókban, hajókban) a hűtőrendszer energiabevitelét általában a szállítómotor biztosítja. A megújuló energia nem helyhez kötött hűtés során történő használata az (EU) 2018/2001 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti, közlekedési célú megújulóenergia-célérték számításának részét képezi, ezért nem tartozhat a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe.

(12) Annak a hűtőenergia-ellátásnak a hőmérséklet-tartománya, amelynél a megújuló hidegforrások gyarapodhatnak, és csökkentik vagy kiszorítják a hűtőgenerátor energiafelhasználását, 0 °C és 30 °C között van. Ez a hőmérséklet-tartomány az egyik olyan paraméter, amelyet az esetlegesen hűtési folyamatot beiktató ágazatok és alkalmazások szűréséhez alkalmazni kell, és amelyet a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe kell vonni.

(13) Az alacsony és nagyon alacsony hűtőenergia-ellátási hőmérsékleten végzett technológiai hűtés kevés lehetőséget biztosít megújuló hidegforrások bármilyen jelentős mértékű alkalmazására, és többnyire villamosenergia-üzemű hűtéssel működik. A hűtőberendezések elsősorban az energiabevitelük révén tehetők megújulóvá. Amennyiben a villamosenergia-üzemű hűtőberendezések megújulók, az (EU) 2018/2001 irányelv értelmében már beszámítandók a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányába. A környezettudatos tervezésre és címkézésre vonatkozó uniós keret már foglalkozik a hatékonyságnövelési potenciállal. Következésképpen nem lenne előnyös, ha a hűtőberendezések a megújuló hűtőenergia számításának alkalmazási körébe kerülnének.

(14) Ami a magas hőmérsékleten végzett technológiai hűtést illeti, bármely hőerőművi, égetési és egyéb magas hőmérsékletű technológiai folyamat lehetőséget nyújt a hulladékhő hasznosítására. A magas hőmérsékletű hulladékhő környezetbe történő kibocsátásának ösztönzése – megújuló hűtőenergiával történő hőhasznosítás nélkül – ellentétes lenne az energiahatékonyság elsődlegességének elvével és a környezetvédelemmel. Ebből a szempontból a 30 °C-os hőmérsékleti határérték nem elegendő e technológiai folyamatok megkülönböztetéséhez; egy gőzfejlesztő üzemben valójában bekövetkezhet kondenzáció 30 °C-on vagy annál alacsonyabb hőmérsékleten. Az üzem hűtőrendszere 30 °C-nál alacsonyabb hőmérsékleten szolgáltathat hűtőenergiát.

(15) A módszertan alkalmazási körének egyértelmű meghatározása érdekében a módszertannak tartalmaznia kell azon technológiai folyamatok felsorolását, amelyek esetében a hűtés alkalmazásának ösztönzése helyett a hulladékhő hasznosítását vagy elkerülését kell előnyben részesíteni. Azon ágazatok, amelyek esetében a 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) előmozdítja a hulladékhő elkerülését és hasznosítását, többek között a kapcsolt energiatermelést végző, valamint az égetésből vagy exoterm kémiai reakcióból forró folyadékot előállító technológiai folyamatokat alkalmazó villamosenergia-termelő üzemeket foglalják magukban. Többek között a következő ágazatok technológiai folyamatai esetében fontos még a hulladékhő elkerülése és hasznosítása: cement-, vas- és acélgyártás, szennyvíztisztító telepek, információtechnológiai létesítmények, például adatközpontok, villamosenergia-átviteli és -elosztó létesítmények, valamint hamvasztási és szállítási infrastruktúrák, amelyek esetében a hűtés nem mozdítható elő az érintett technológiai folyamatokból származó hulladékhő csökkentése érdekében.

(16) A hűtésre használt hőszivattyúból származó megújuló energia kiszámításának egyik legfontosabb paramétere a primer energiaként kiszámított szezonális teljesítménytényező, melynek jelölése a következő: SPF_p. Az SPF_p a hűtőrendszereknek a hűtési idény alatti hatékonyságát kifejező viszonyszám. Kiszámítása az előállított hűtőenergia-mennyiség és az energiabevitel hányadosaként történik. Minél magasabb az SPF_p értéke, annál jobb, mivel ugyanakkora energiabevitel esetén több hűtőenergia termelődik.

(17) A hűtésből származó megújuló energia mennyiségének kiszámításához meg kell határozni a hűtőenergia-ellátás megújulónak tekinthető részarányát. E részarány jelölése: s_{SPFp}. Az s_{SPFp} egy alacsony és egy magas SPF_p-küszöbérték függvénye. A módszertannak meg kell állapítania egy alacsony SPF_p -küszöbértéket, amely alatt a hűtőrendszerből származó megújuló energia mennyisége nulla. A módszertannak egy magas SPF_p-küszöbértéket is meg kell állapítania, amely felett a hűtőrendszer által előállított teljes hűtőenergia-ellátás megújulónak számít. Egy progresszív számítási módszer lehetővé kell tennie a hűtőrendszerekből származó hűtőenergia-ellátás lineárisan növekvő, megújulónak tekinthető részarányának kiszámítását az alacsony és a magas SPF_p-küszöbértékek közé eső SPF_p-értékekkel.

(18) A módszertannak biztosítania kell, hogy az (EU) 2018/2001 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban a megújuló forrásokból előállított gázt, villamos energiát és hidrogént csak egyszer vegyék figyelembe a megújuló forrásokból származó teljes bruttó energiafogyasztáson belüli részarány kiszámításához.

(19) A hűtési ágazatra vonatkozó módszertan alkalmazásából fakadó stabilitás és kiszámíthatóság biztosítása érdekében a primer energiaként kiszámított alacsony és magas SPF-küszöbértékeket az alapértelmezett együttható, azaz a 2012/27/EU irányelvben meghatározott primerenergia-tényező alkalmazásával kell meghatározni.

(20) Helyénvaló különbséget tenni a megújuló hűtőenergia kiszámítására szolgáló különböző módszerek között, attól függően, hogy rendelkezésre állnak-e a számításhoz szükséges paraméterekre vonatkozó szabványos értékek, például a szabványos szezonális teljesítménytényezők vagy az egyenértékű kihasználási üzemidő.

(21) Helyénvaló, hogy a módszertan lehetővé tegye az 1,5 MW névleges teljesítménynél alacsonyabb névleges teljesítményű létesítményekre vonatkozó szabványos értékeken alapuló egyszerűsített statisztikai megközelítés alkalmazását. Amennyiben nem állnak rendelkezésre szabványos értékek, a módszertannak lehetővé kell tennie a mért adatok felhasználását ahhoz, hogy a hűtőrendszerekre alkalmazni lehessen a hűtésből származó megújuló energia számítási módszerét. A mérési megközelítést az 1,5 MW-ot meghaladó névleges teljesítményű hűtőrendszerekre, a távhűtésre, valamint az olyan technológiákat alkalmazó kis rendszerekre kell alkalmazni, amelyek esetében nem állnak rendelkezésre szabványos értékek. A szabványos értékek rendelkezésre állása ellenére a tagállamok minden hűtőrendszerre vonatkozóan felhasználhatnak mért adatokat.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).

(22) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy saját számításokat és felméréseket végezzenek annak érdekében, hogy a nemzeti statisztikák pontossága meghaladja az e rendeletben meghatározott módszertannal megvalósítható mértéket.

(23) Az (EU) 2018/2001 irányelv VII. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Módosítás

Az (EU) 2018/2001 irányelv VII. mellékletének helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

2. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság a technológiai fejlődés és az innováció, a hűtőrendszerek kiépítése, valamint a megújuló energiára vonatkozó célkitűzésekre gyakorolt hatásai fényében felülvizsgálja ezt a rendeletet.

3. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2021. december 14-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

„VII. MELLÉKLET

A FŰTÉSRE ÉS HŰTÉSRE HASZNÁLT MEGÚJULÓ ENERGIA ELSZÁMOLÁSA

A. RÉSZ: A FŰTÉSRE HASZNÁLT HŐSZIVATTYÚKBÓL SZÁRMAZÓ MEGÚJULÓ ENERGIA ELSZÁMOLÁSA

A hőszivattyúk által hasznosított légtermikus, geotermikus vagy hidrotermikus mennyisége megújuló energiaforrásból előállított energiának minősül ezen irányelv alkalmazásában, amelyet, E_{RES}, az alábbi képlet segítségével kell kiszámolni:

$E_{RES} = Q_{hasznos} * (1 - 1/SPF)$

ahol

–	$Q_{hasznos}$	=	a hőszivattyúkból származó teljes becsült hasznos hőenergia, amely megfelel a 7. cikk (4) bekezdésében említett követelményeknek, a következők szerint megállapítva: csak az SPF > 1,15 * 1/η adottságú hőszivattyúk vehetők figyelembe,
–	SPF	=	az említett hőszivattyúk esetében becsült átlagos szezonális teljesítménytényező,
–	η	=	a teljes bruttó villamosenergia-termelés és a villamosenergia-termeléshez tartozó primerenergia-fogyasztás aránya, amelyet az Eurostat adatai alapján megállapított uniós átlagként kell kiszámítani.

B. RÉSZ: A HŰTÉSRE HASZNÁLT MEGÚJULÓ ENERGIA ELSZÁMOLÁSA

1. **FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK**

A hűtésre használt megújuló energia kiszámításakor a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

(1) »hűtés«: zárt vagy beltérből (komfortérzetet célzó alkalmazás) vagy technológiai folyamatból történő hőelvonás egy adott helyiség vagy technológiai folyamat hőmérsékletének meghatározott hőmérsékletre (beállítási pont) történő csökkentése vagy azon a hőmérsékleten tartása érdekében; a hűtőrendszerek esetében az elvont hő a környezeti levegőbe, a környezeti vízbe vagy a talajba kerül, illetve az elvont hőt azok nyelik el, amely esetben a környezet (a levegő, a talaj és a víz) az elvont hő elnyelője, és így hidegforrásként működik;

(2) »hűtőrendszer«: egy hőelvonó rendszerből, egy vagy több hűtőberendezésből és egy hőleadó rendszerből álló összetett egység, amely aktív hűtés esetén folyadék formájú hűtőközeggel egészül ki, és amelynek elemei egy meghatározott hőátadás érdekében együttműködnek, és így biztosítják az előírt hőmérsékletet;

a) helyiséghűtés esetén a hűtőrendszer lehet szabadhűtéses rendszer vagy hűtőgenerátort tartalmazó hűtőrendszer, és ebben az esetben a hűtés az egyik elsődleges funkció;

b) technológiai hűtés esetén a hűtőrendszer hűtőgenerátort tartalmaz, és ebben az esetben a hűtés az egyik elsődleges funkció;

(3) »szabadhűtés«: olyan hűtőrendszer, amely természetes hidegforrást használ a szivattyúval (szivattyúkkal) és/vagy ventilátorral (ventilátorokkal) történő folyadékszállítás módszerével hűtendő helyiségből vagy technológiai folyamatból történő hőelvonáshoz, és amely nem teszi szükségessé hűtőgererátor alkalmazását;

(4) »hűtőgenerátor«: a hűtőrendszer azon része, amely gőzkompressziós ciklus, szorpciós ciklus vagy más termodinamikai ciklus alkalmazásával olyan hőmérséklet-különbséget generál, amely lehetővé teszi a hűtendő helyiségből vagy technológiai folyamatból történő hőelvonást, ha nem áll rendelkezésre hidegforrás, vagy a hidegforrás nem elegendő;

(5) »aktív hűtés«: a hő helyiségből vagy technológiai folyamatból történő eltávolítása, ahol a hűtési igény kielégítéséhez energiabevitelre van szükség; akkor használatos, ha nem áll rendelkezésre természetes energiaáramlás, vagy a természetes energiaáramlás nem elegendő, és hűtőgenerátorral vagy anélkül is bekövetkezhet;

(6) »passzív hűtés«: a hő természetes energiaáramlással történő eltávolítása hővezetés, konvekció, hősugárzás vagy hőtömeg-átadás útján, anélkül, hogy hűtőfolyadék mozgatására lenne szükség a hő elvonásához és leadásához vagy alacsonyabb hőmérséklet hűtőgenerátorral történő előállításához, ideértve a hűtési igény épülettervezési funkciókkal (például épületszigeteléssel, zöld tetővel, növényfallal, árnyékolással vagy nagyobb épülettömeggel), szellőz(tet)éssel vagy háztartási ventilátorokkal történő csökkentését;

(7) »szellőz(tet)és«: a levegő természetes vagy mesterséges mozgatása, amelynek célja környezeti levegő bejuttatása a helyiségbe a beltéri levegő – többek között a hőmérséklet – megfelelő minőségének biztosítása céljából;

(8) »háztartási ventilátor«: olyan termék, amely a levegő mozgatása céljából ventilátort és villanymotoregységet tartalmaz, és oly módon biztosít nyári komfortérzetet, hogy növeli a levegő sebességét az emberi test körül, ami hűvös hőérzetet kelt;

(9) »hűtésre szánt megújuló energia mennyisége«: meghatározott energiahatékonysággal előállított, primer energiaként kiszámított szezonális teljesítménytényezőként kifejezett hűtőenergia-ellátás;

(10) »hőnyelő« vagy »hidegforrás«: olyan külső természetes elnyelő, amelybe a helyiségből vagy technológiai folyamatból elvont hőt továbbítják; ilyen elnyelő lehet a környezeti levegő, a természetes vagy mesterséges víztestek formájában megjelenő környezeti víz, valamint ilyenek a szilárd földfelszín alatti geotermikus képződmények;

(11) »hőelvonó rendszer«: olyan berendezés, amely hőt távolít el a hűtendő helyiségből vagy technológiai folyamatból, például a gőzkompressziós ciklusban alkalmazott bepárló;

(12) »hűtőberendezés«: aktív hűtésre tervezett berendezés;

(13) »hőleadó rendszer«: olyan berendezés, amelyben a hűtőközegből a hőnyelőbe történő végső hőátadás bekövetkezik, például a léghűtéses gőzkompressziós ciklusban alkalmazott levegő–hűtőközeg típusú kondenzátor;

(14) »energiabevitel«: a folyadék szállításához szükséges energia (szabadhűtés), vagy a folyadék szállításához és a hűtőgenerátor működtetéséhez szükséges energia (hűtőgenerátorral történő aktív hűtés);

(15) »távhűtés«: egy központi vagy decentralizált termelőegységből hálózaton keresztül több épülethez vagy telephelyhez hűtött folyadékok formájában elosztott, helyiséghűtés vagy technológiai hűtés céljából használt hőenergia;

(16) »elsődleges szezonális teljesítménytényező«: a hűtőrendszer primerenergia-konverziós hatásfokának mérőszáma;

(17) »egyenértékű kihasználási időtartam«: azon órák száma, amelyek során a hűtőrendszer teljes terhelés mellett működik ahhoz, hogy előállítsa azt a hűtőenergia-mennyiséget, amelyet ténylegesen előállít egy év alatt, de változó terhelés mellett;

(18) »éghajlati foknapok«: az egyenértékű kihasználási időtartam meghatározásához felhasznált 18 °C-os bázisértékből kiszámított éghajlati értékek.

2. **HATÁLY**

1. A hűtésre használt megújuló energia mennyiségének kiszámításakor a tagállamok figyelembe veszik az aktív hűtést, többek között a távhűtést, függetlenül a szabadhűtés vagy hűtőgenerátor alkalmazásától.

2. A tagállamok nem veszik figyelembe:

   a) a passzív hűtést, bár abban az esetben, ha a szellőztető levegőt hőhordozó közegként használják hűtésre, a hűtőgenerátorral vagy szabadhűtéssel biztosítható megfelelő hűtőenergia-ellátás a megújuló hűtőenergia számításának részét képezi;

   b) a következő hűtési technológiákat vagy folyamatokat:

      i. a szállítóeszközökön belüli hűtés ([1]);

      ii. azon hűtőrendszerek, amelyek elsődleges funkciója romlandó anyagok meghatározott hőmérsékleten történő előállítása vagy tárolása (hűtése és fagyasztása);

      iii. azon hűtőrendszerek, amelyek esetében a helyiséghűtés vagy a technológiai hűtés beállítási pontjai 2 °C-nál alacsonyabbak;

      iv. azon hűtőrendszerek, amelyek esetében a helyiséghűtés vagy a technológiai hűtés beállítási pontjai 30 °C-nál magasabbak;

([1]) A megújuló hűtés fogalommeghatározása csak a helyhez kötött hűtésre vonatkozik.

v. az energiatermelésből, az ipari folyamatokból és a tercier szektorból származó hulladékhő (hulladékhő) hűtése ([2]).

c) a villamosenergia-termelő üzemekben; a cement, vas- és acélgyártásban; a szennyvíztisztító telepeken; az információtechnológiai létesítményekben (például adatközpontokban); a villamosenergia-átviteli és -elosztó létesítményekben; valamint a szállítási infrastruktúrákban hűtésre használt energia.

A tagállamok a hűtőrendszerek több kategóriáját is kizárhatják a hűtésre szánt megújuló energia számításából annak érdekében, hogy meghatározott földrajzi területeken környezetvédelmi okokból megőrizzék a természetes hidegforrásokat. Példa erre a folyók vagy tavak túlmelegedés kockázatával szembeni védelme.

3. A MEGÚJULÓ ENERGIA ELSZÁMOLÁSÁNAK MÓDSZERTANA AZ EGYEDI ÉS A TÁVHŰTÉS ESETÉBEN

Kizárólag a 3.2. szakasz második bekezdésében elsődleges szezonális teljesítménytényezőként (SPF_p) kifejezett, minimálisan előírt hatásfok felett működő hűtőrendszerek tekintendők úgy, hogy megújuló energiát állítanak elő.

3.1. A hűtésre szánt megújuló energia mennyisége

A hűtésre szánt megújuló energia mennyiségét ($E_{RES\text{-}C}$) a következő képlettel kell kiszámítani:

$$E_{RES-C} = (Q_{C_{Source}} - E_{INPUT}) \times s_{SPF_p} = Q_{C_{Supply}} \times s_{SPF_p}$$

ahol:

$Q_{C_{Source}}$ a hűtőrendszer által a környezeti levegőbe, a környezeti vízbe vagy a talajba kibocsátott hő mennyisége ([3]);

E_{INPUT} a hűtőrendszer energiafogyasztása, amely tartalmazza a mért rendszerek, például a távhűtés segédrendszereinek energiafogyasztását;

$Q_{C_{Supply}}$ a hűtőrendszer által szolgáltatott hűtőenergia ([4]);

s_{SPF_p} a hűtőrendszer szintjén a hűtőenergia-ellátás azon része, amely a szezonális teljesítménytényezőre vonatkozó követelmények szerint megújulónak tekinthető, százalékban kifejezve. Az SPF megállapítása az elosztási veszteség elszámolása nélkül történik. A távhűtés esetében ez azt jelenti, hogy a SPF értékét hűtőgenerátoronként vagy a szabad hűtőrendszer szintjén kell meghatározni. Olyan hűtőrendszerek esetében, amelyeknél szabványos SPF alkalmazható, az (EU) 2016/2281 bizottsági rendelet ([5]) és a kapcsolódó bizottsági közlemény ([6]) szerinti F(1) és F(2) együtthatók nem használatosak korrekciós együtthatóként.

A 100 %-ban megújuló forrásból származó hővezérelt hűtés (abszorpció és adszorpció) esetében a leadott hűtést teljes mértékben megújulónak kell tekinteni.

A $Q_{C_{Supply}}$ és az s_{SPF_p} kiszámításához szükséges számítási lépéseket a 3.2–3.4. szakasz fejti ki.

([2]) A hulladékhő fogalmát ezen irányelv 2. cikkének 9. pontja határozza meg. A hulladékhő ezen irányelv 23. és 24. cikkének alkalmazásában elszámolható.

([3]) A hidegforrás mennyisége megfelel a környezeti levegő, a környezeti víz és a talaj által hőnyelőként elnyelt hő mennyiségének. A környezeti levegő és a környezeti víz az ezen irányelv 2. cikkének 2. pontjában meghatározott környezeti energiának felel meg. A talaj az ezen irányelv 2. cikkének 3. pontjában meghatározott geotermikus energiának felel meg.

([4]) Termodinamikai szempontból a hűtőenergia-ellátás a hűtőrendszer által a hőnyelőként vagy hidegforrásként működő környezeti levegőbe, környezeti vízbe vagy talajba kibocsátott hő egy részének felel meg. A környezeti levegő és a környezeti víz az ezen irányelv 2. cikkének 2. pontjában meghatározott környezeti energiának felel meg. A talaj hőnyelő vagy hidegforrás funkciója az ezen irányelv 2. cikkének 3. pontjában meghatározott geotermikus energiának felel meg.

([5]) A Bizottság (EU) 2016/2281 rendelete (2016. november 30.) az energiával kapcsolatos termékek környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények megállapítási kereteinek létrehozásáról szóló 2009/125/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a légfűtő eszközök, a hűtőeszközök, a magas hőmérsékletű technológiai hűtők és a ventilátoros konvektorok környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 346., 2016.12.20., 1. o.).

([6]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.229.01.0001.01.HUN&toc=OJ:C:2017:229:TOC

3.2. **A szezonális teljesítménytényező megújuló energiának minősülő részarányának kiszámítása – s_{SPF_p}**

Az s_{SPF} a hűtőenergia-ellátás megújulóként kiszámítható részaránya. Az s_{SPF_p} növekvő SPF_p-értékek mellett növekszik. Az SPF_p-érték ([7]) meghatározása az (EU) 2016/2281 bizottsági rendeletben és a 206/2012/EU bizottsági rendeletben ([8]) foglaltak szerint történik, azzal a kivétellel, hogy a villamos energia esetében az alapértelmezett primerenergia-tényezőt (az (EU) 2018/2002 irányelvvel ([9]) módosított) 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 2,1-re aktualizálta. Az EN 14511 szabvány szerinti peremfeltételeket kell alkalmazni.

A hűtőrendszer elsődleges szezonális teljesítménytényezőjeként kifejezett, előírt minimális hatásfokának legalább 1,4-nek kell lennie ($SPFp_{LOW}$). Ahhoz, hogy az s_{SPF_p} értéke 100 %legyen, a hűtőrendszer előírt minimális hatásfokának legalább 6-nak kell lennie ($SPFp_{HIGH}$). Az összes többi hűtőrendszer esetében a következő számítást kell alkalmazni:

$$s_{SPFp} = \frac{SPF_p - SPF_{p_LOW}}{SPF_{p_HIGH} - SPF_{p_LOW}} \%$$

Az SPF_p a hűtőrendszer elsődleges szezonális teljesítménytényezőként kifejezett hatásfoka;

Az $SPFp_{LOW}$ a primer energiaként kifejezett és a szabványos hűtőrendszerek hatásfokán alapuló minimális szezonális teljesítménytényező (a környezettudatos tervezésre vonatkozó minimumkövetelmények);

az $SPFp_{HIGH}$ a szezonális teljesítménytényező primer energiaként kifejezett, és a távhűtésben alkalmazott szabadhűtés bevált gyakorlatain alapuló felső küszöbérték ([10]).

3.3. **A hűtésre használt megújuló energia mennyiségének kiszámítása szabványos és mért SPF_p-értékek alkalmazásával**

Szabványos és mért SPF-értékek

A 206/2012/EU rendeletben és az (EU) 2016/2281 rendeletben foglalt környezettudatos tervezési követelményeknek köszönhetően az elektromos gőzkompressziós hűtőgenerátorok és a belső égésű motorok gőzkompressziós hűtőgenerátorai esetében rendelkezésre állnak szabványosított SPF-értékek. Komforthűtés esetén legfeljebb 2 MW teljesítményű, technológiai hűtés esetén pedig legfeljebb 1,5 MW teljesítményű hűtőgenerátorokra vonatkozóan állnak rendelkezésre értékek. Más technológiák és teljesítményskálák tekintetében szabványos értékek nem állnak rendelkezésre. A távhűtés tekintetében nem állnak rendelkezésre szabványos értékek, de alkalmaznak méréseket, amelynek értékei rendelkezésre állnak; ezek lehetővé teszik az SPF-értékek legalább évenkénti kiszámítását.

A megújuló hűtőenergia mennyiségének kiszámításához adott esetben szabványos SPF-értékek alkalmazhatók. Amennyiben nem állnak rendelkezésre szabványos értékek, vagy a mérés a szokásos gyakorlat, a hűtőteljesítményre vonatkozó küszöbértékekkel elkülönített, mért SPF-értékeket kell használni. Az 1,5 MW-nál kisebb hűtőteljesítményű hűtőgenerátorok esetében szabványos SPF-érték alkalmazható, ugyanakkor mért SPF-értéket kell alkalmazni a távhűtés, a legfeljebb 1,5 MW hűtőteljesítményű hűtőgenerátorok, valamint azon hűtőgenerátorok esetében, amelyekhez nem állnak rendelkezésre szabványos értékek.

Ezen túlmenően a megújuló hűtőenergiára vonatkozó számítási módszer előnyének kihasználása érdekében minden szabványos SPF-érték nélküli hűtőrendszer – többek között minden szabadhűtési megoldás és hőaktivált hűtőgenerátor – esetében mért SPF-értéket kell megállapítani.

([7]) Abban az esetben, ha a hűtőgenerátorok valós üzemi feltételei a szokásos körülmények között tervezettnél lényegesen alacsonyabb SPF-értékeket eredményeznek a telepítésre vonatkozó különböző rendelkezések miatt, a tagállamok kizárhatják ezeket a rendszereket a megújuló hűtés fogalmának hatálya alól (pl. azokat a vízhűtéses hűtőgenerátorokat, amelyek a hűtőtorony helyett száraz hűtőt használnak a hő környezeti levegőbe történő kibocsátásához).

([8]) A Bizottság 206/2012/EU rendelete (2012. március 6.) a 2009/125/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a légkondicionáló berendezések és a háztartási ventilátorok környezetbarát tervezésére vonatkozó követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 72., 2012.3.10., 7. o.).

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2002 irányelve (2018. december 11.) az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 328., 2018.12.21., 210. o.).

([10]) ENER/C1/2018-493, Renewable cooling under the revised Renewable Energy Directive (A felülvizsgált megújulóenergia-irányelv szerinti megújuló hűtés), TU-Wien, 2021.

A szabványos SPF-értékek meghatározása

Az SPF-értékeket az (EU) 2016/2281 rendeletnek megfelelően primerenergia-tényezők alkalmazásával kiszámított primerenergia-hatásfokként kell kifejezni a különböző típusú hűtőgenerátorok helyiséghűtési hatásfokának meghatározásához ([11]). Az (EU) 2016/2281 rendeletben foglalt primerenergia-tényezőt 1/η-ként kell kiszámítani, ahol η a teljes bruttó villamosenergia-termelés és az EU egészén belüli villamosenergia-termeléshez tartozó primerenergia-fogyasztás átlagos aránya. A villamos energiára vonatkoztatott alapértelmezett primerenergia-tényező – azaz a 2012/27/EU irányelv IV. mellékletének 3. lábjegyzetét módosító (EU) 2018/2002 irányelv mellékletének 1. pontja szerinti együttható – módosításával az (EU) 2016/2281 rendeletben szereplő 2,5 értékű primerenergia-tényezőt az SPF-értékek kiszámításakor 2,1 értékű primerenergia-tényező váltja fel.

Ha a hűtőgenerátor működtetéséhez primer energiahordozókat, például hőt vagy gázt használnak energiabevitelként, az alapértelmezett primerenergia-tényező (1/η) értéke 1, ami az energiaátalakítás hiányát tükrözi, azaz η = 1.

A szabványos működési feltételeket és az SPF-érték meghatározásához szükséges többi paramétert a hűtőgenerátor-kategóriától függően az (EU) 2016/2281 rendelet és a 206/2012/EU rendelet határozza meg. A peremfeltételek az EN 14511 szabványban meghatározott feltételek.

Azon reverzibilis hűtőgenerátorok (reverzibilis hőszivattyúk) esetében, amelyek azért nem tartoznak az (EU) 2016/2281 rendelet hatálya alá, mert fűtési funkciójuk a helyiségfűtő berendezések és a kombinált fűtőberendezések környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények tekintetében a 813/2013/EU bizottsági rendelet ([12]) hatálya alá tartozik, ugyanazt az SPF-számítást kell alkalmazni, amelyet az (EU) 2016/2281 rendelet a hasonló, nem reverzibilis hűtőgenerátorok tekintetében meghatároz.

Az elektromos gőzkompressziós hűtőgenerátorok esetében például a következőképpen kell meghatározni az SPF_p-értéket (a *p* index annak egyértelművé tételére használatos, hogy az SPF-érték primer energiaként kerül meghatározásra):

– a helyiséghűtés esetében: $$SPF_p = \frac{SEER}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

– a technológiai hűtés esetében: $$SPF_p = \frac{SEPR}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

ahol:

– a SEER és a SEPR az (EU) 2016/2281 rendelet és a 206/2012/EU rendelet szerint meghatározott szezonális teljesítménytényezők ([13]) (a SEER betűszó a »Seasonal Energy Ratio«, azaz a szezonális hűtési jóságfok megfelelője, a SEPR betűszó pedig a »Seasonal Energy Performance Ratio«, azaz a szezonális hűtési hatásfok megfelelője) a végső energiára vetítve,

– η a teljes bruttó villamosenergia-termelés és az EU-n belüli villamosenergia-termeléshez tartozó primerenergia-fogyasztás átlagos aránya (η = 0,475 és 1/η = 2,1),

az F(1) és az F(2) az (EU) 2016/2281 rendelet és a kapcsolódó bizottsági közlemény szerinti korrekciós együtthatók. Ezek az együtthatók nem vonatkoznak az (EU) 2016/2281 rendelet szerinti technológiai hűtésre, mivel a SEPR végsőenergia-mérőszámát közvetlenül használják. Kiigazított értékek hiányában a SEER átszámításához használt értékeket kell használni a SEPR átszámításához is.

A szezonális teljesítménytényezőre vonatkozó peremfeltételek

A hűtőgenerátor SPF-értékének meghatározásához az (EU) 2016/2281 rendeletben és a 206/2012/EU rendeletben meghatározott SPF-peremfeltételeket kell alkalmazni. Víz–levegő és a víz–víz típusú hűtőgenerátorok esetében a hidegforrás rendelkezésre bocsátásához szükséges energiabevitelt az F(2) korrekciós együttható alkalmazásával kell figyelembe venni. A szezonális teljesítménytényezőre vonatkozó peremfeltételek az 1. ábrán láthatók. Ezek a peremfeltételek valamennyi hűtőrendszerre vonatkoznak, függetlenül attól, hogy szabadhűtéses rendszerek, vagy hűtőgenerátorokat tartalmazó rendszerek-e.

([11]) Az SPF_p értéke megegyezik az (EU) 2016/2281 rendeletben meghatározott $\eta_{s,c}$ értékével.

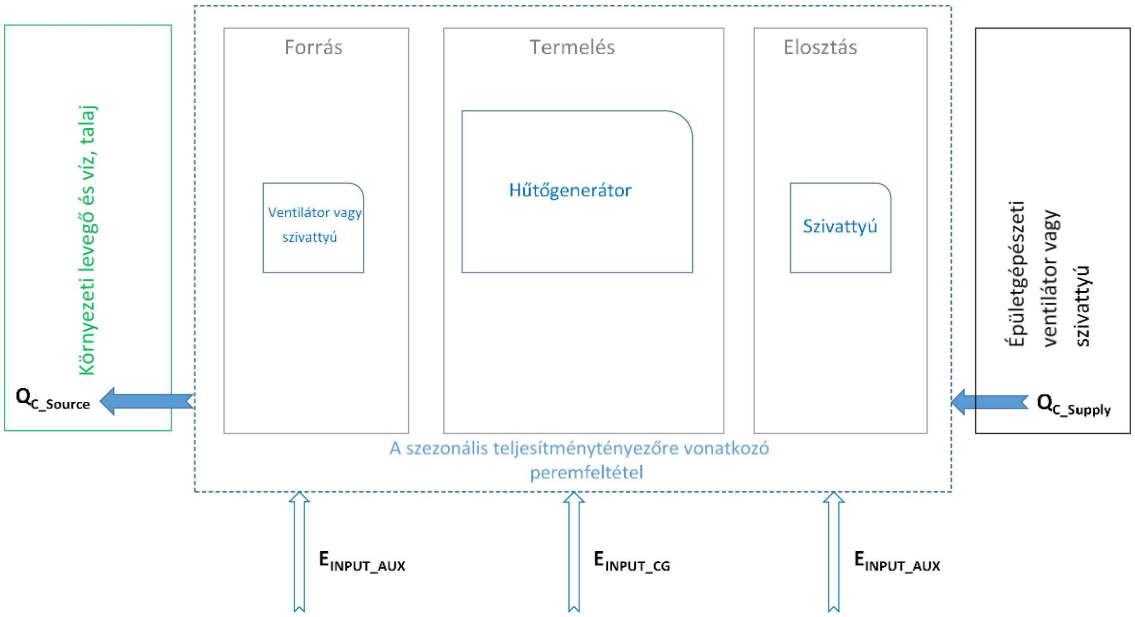
([12]) A Bizottság 813/2013/EU rendelete (2013. augusztus 2.) a 2009/125/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a helyiségfűtő berendezések és a kombinált fűtőberendezések környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 239., 2013.9.6., 136. o.).

([13]) Az ENER/C1/2018-493 számú tanulmány »Cooling Technologies Overview and Market Share« (A hűtési technológiák áttekintése és piaci részesedése) című 1. része részletesebb fogalommeghatározásokat és egyenleteket közöl ezekhez a mérőszámokhoz az »Energy efficiency metrics of state-of-the-art cooling systems« (A legkorszerűbb hűtőrendszerek energiahatékonyságának mérőszámai) című 1.5. fejezetben.

Ezek a peremfeltételek hasonlóak a 2013/114/EU bizottsági határozat ([14]) szerinti (fűtési üzemmódban használt) hőszivattyúkra vonatkozó feltételekhez. A különbség az, hogy a hőszivattyúk esetében a kiegészítő villamosenergia-fogyasztásnak (»termosztát által leállított« üzemmód, készenléti üzemmód, kikapcsolt üzemmód, forgattyúsház-fűtési üzemmód) megfelelő villamosenergia-fogyasztást nem veszik figyelembe az SPF értékeléséhez. A hűtés esetéhez hasonlóan azonban a szabványos SPF-értékeket és a mért SPF-értékeket is alkalmazni kell, és tekintettel arra, hogy a mért SPF-érték a kiegészítő fogyasztást is figyelembe veszi, a kiegészítő villamosenergia-fogyasztást mindkét esetben figyelembe kell venni.

A távhűtés esetében az elosztási hidegveszteséget és az elosztószivattyúnak a hűtőüzem és a fogyasztói alállomás közötti villamosenergia-fogyasztását nem kell figyelembe venni az SPF-érték becslésekor.

A szellőztetési funkciót is biztosító léghűtéses rendszerek esetében a szellőztető légáram miatti hűtőenergia-ellátást nem kell elszámolni. A szellőztetéshez szükséges ventilátorteljesítményt a szellőztető légáram és a hűtőlevegő-áram arányában is diszkontálni kell.



1. ábra: A szezonális teljesítménytényezőre vonatkozó peremfeltételek szemléltetése a szabványos SPF-értéket alkalmazó hűtőgenerátor, valamint a távhűtés (és más, mért SPF-értéket alkalmazó nagy hűtőrendszerek) esetében, ahol E_{INPUT_AUX} a ventilátorhoz és/vagy a szivattyúhoz tartozó energiabevitel, E_{INPUT_CG} pedig a hűtőgenerátorhoz tartozó energiabevitel.

A belső hideg hasznosítására alkalmas léghűtéses rendszerek esetében a hideg hasznosítása miatti hűtőenergia-ellátást nem kell elszámolni. A hidegnek a hőcserélő által végzett hasznosításához szükséges ventilátorteljesítményt a hideg hasznosítására alkalmas hőcserélőnek betudható nyomásveszteség és a léghűtéses rendszer teljes nyomásvesztesége arányában diszkontálni kell.

3.4. **Szabványos értékekkel végzett számítás**

Azon 1,5 MW-nál kisebb teljesítményű egyedi hűtőrendszerek esetében, amelyekhez rendelkezésre áll szabványos SPF-érték, egyszerűsített módszer alkalmazható a rendelkezésre bocsátott teljes hűtőenergia becslésére.

Az egyszerűsített módszer szerint a hűtőrendszer által szolgáltatott hűtőenergia ($Q_{Csupply}$) a névleges hűtőteljesítmény *(Pc)* és az egyenértékű kihasználási időtartam *(EFLH)* óraszámainak szorzata. Egy-egy ország teljes területére egységes érték alkalmazható a hűtési foknapra (CDD), illetve különböző értékek alkalmazhatók a különböző éghajlati övezetekre, feltéve, hogy ezen éghajlati övezetek esetében rendelkezésre állnak a névleges teljesítmény értékei és az SPF-értékek.

Az *EFLH* kiszámításához a következő alapértelmezett módszerek alkalmazhatók:

– helyiséghűtés esetén a lakossági szektorban: EFLH = 96 + 0.85 * CDD

– helyiséghűtés esetén a tercier szektorban: EFLH = 475 + 0.49 * CDD

– a technológiai hűtés esetében: EFLH = τ_s * (7300 + 0.32 * CDD)

([14]) A Bizottság határozata (2013. március 1.) a különböző technológiájú hőszivattyúk által szolgáltatott energia megújuló energiaforrásokból származó részének a 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikke szerinti számításában a tagállamokat segítő iránymutatás megállapításáról (HL L 62., 2013.3.6., 27. o.).

ahol:

τ_s a konkrét folyamatok üzemidejének figyelembevétele érdekében alkalmazott aktivitási tényező (például τ_s = 1 egész évben, a hétvégék kivételével: τ_s = 5/7). Nincs alapértelmezett érték.

3.4.1. *Mért értékekkel végzett számítás*

A szabványos értékek nélküli rendszerek, valamint az 1,5 MW-nál nagyobb teljesítményű hűtőrendszerek és a távhűtési rendszerek a következő mérések alapján számítják ki megújuló hűtőenergiájukat:

Mért energiabevitel: A mért energiabevitel figyelembe veszi a hűtőrendszerhez használt valamennyi energiaforrást, azaz a hűtőgenerátorhoz használt villamos energiát, gázt, hőt stb. Figyelembe veszi továbbá a hűtőrendszerben használt segédszivattyúkat és ventilátorokat, az épületekhez vagy technológiai folyamatokhoz történő hűtőenergia-elosztáshoz tartozó segédszivattyúkat és ventilátorokat azonban nem. Szellőztetési funkcióval ellátott léghűtés esetében csak a hűtés miatti további energiabevitelt kell figyelembe venni a hűtőrendszer energiabevitelében.

Mért hűtőenergia-ellátás: A hűtőenergia-ellátást a hűtőrendszer kimenő teljesítményeként kell mérni, és abból le kell vonni a hidegveszteséget az épület vagy a technológiai folyamat – azaz a hűtés végfelhasználója – nettó hűtőenergia-ellátásának megbecsülése érdekében. A hidegveszteség magában foglalja a távhűtési rendszerben és az épület vagy ipari telephely hűtőenergia-elosztó rendszerében bekövetkezett veszteségeket. Szellőztetési funkcióval ellátott léghűtés esetén a hűtőenergia-ellátásnak mentesnek kell lennie a szellőztetés céljából bejuttatott friss levegő hatásától.

A méréseket a tárgyévre vonatkozóan kell elvégezni, azaz az egész évre vonatkozóan az összes energiabevitel és az összes hűtőenergia-ellátás tekintetében el kell végezni.

3.4.2. *Távhűtés: kiegészítő követelmények*

A távhűtési rendszerek esetében a nettó hűtőenergia-ellátást fogyasztói szinten kell elszámolni a nettó hűtőenergia-ellátás (jelölése: $Q_{C_Supply_net}$) meghatározásakor. Az elosztóhálózatban bekövetkező hőveszteséget (Q_{c_LOSS}) a következők szerint le kell vonni a bruttó hűtőenergia-ellátásból ($Q_{c_Supply_gross}$):

$Q_{C_Supply_net} = Q_{c_Supply_gross-} - Q_{c_LOSS}$

3.4.2.1. *Alrendszerekre osztás*

A távhűtési rendszerek alrendszerekre oszthatók, amelyek legalább egy hűtőgenerátort vagy szabadhűtéses rendszert tartalmaznak. Ez szükségessé teszi az egyes alrendszerek hűtőenergia-ellátásának és energiabevitelének mérését, valamint a hidegveszteség alrendszerenkénti felosztását az alábbiak szerint:

$$Q_{C_Supply_net_i} = Q_{C_Supply_gross_i} x\,(1 - \frac{Q_{C_{LOSS}}}{(\sum_{i=1}^{n} Q_{C_{Supply_{gross_i}}})})$$

3.4.2.2. *Segédberendezések*

A hűtőrendszer alrendszerekre osztásakor a hűtőgenerátor(ok) és/vagy a szabadhűtéses rendszer(ek) segédberendezéseit (pl. vezérlőberendezések, szivattyúk és ventilátorok) ugyanazon alrendszer(ek)be kell beépíteni. Az épületen belüli hűtőenergia-elosztáshoz, például a másodlagos szivattyúkhoz és a végberendezésekhez (például ventilátortekercsek, légkezelő egységek ventilátorai) kapcsolódó kiegészítő energiát nem kell elszámolni.

Azon segédberendezések esetében, amelyek nem rendelhetők hozzá konkrét alrendszerhez, például olyan távhűtési hálózati szivattyúk esetében, amelyek az összes hűtőgenerátor által szolgáltatott hűtőenergiát átadják, a primerenergia-fogyasztást az egyes alrendszerek hűtőgenerátorai és/vagy szabadhűtéses rendszerei által szolgáltatott hűtőenergia arányában kell hozzárendelni az egyes hűtési alrendszerekhez, ugyanúgy, mint a hálózati hidegveszteségek esetében, az alábbiak szerint:

$$E_{INPUT_AUX_i} = E_{INPUT_AUX1_i} + E_{INPUT_AUX2} * \frac{Q_{C_Supply_net_i}}{\sum_{i=1}^{n} Q_{C_Supply_net_i}}$$

ahol:

$E_{INPUT_AUX1_i}$ az »i« alrendszer kiegészítő energiafogyasztása;

E_{INPUT_AUX2} a teljes hűtőrendszer azon kiegészítő energiafogyasztása, amely nem rendelhető hozzá konkrét hűtési alrendszerhez.

3.5. **A hűtésre szánt megújuló energia mennyiségének kiszámítása a megújuló energiaforrások összesített részaránya és a megújuló energia részaránya esetében**

A teljes megújulóenergia-részarány kiszámításához a hűtésre szánt megújuló energia mennyiségét hozzá kell adni a »megújuló energiaforrásokból származó teljes bruttó energiafogyasztás« számlálóhoz és a »teljes bruttó energiafogyasztás« nevezőhöz is.

A fűtési és hűtési célú megújulóenergia-részarány kiszámításához a hűtésre szánt megújuló energia mennyiségét hozzá kell adni a »fűtési és hűtési célú, megújuló energiaforrásokból származó teljes bruttó energiafogyasztás« számlálóhoz és a »fűtési és hűtési célú teljes bruttó energiafogyasztás« nevezőhöz is.

3.6. **Iránymutatás a pontosabb módszertanok és számítások kidolgozásához**

A Bizottság arra számít és arra biztatja a tagállamokat, hogy mind az SPF, mind pedig az EFLH esetében készítsenek saját becsléseket. Az ilyen nemzeti/regionális megközelítéseknek pontos feltételezéseken és megfelelő méretű reprezentatív mintákon kell alapulniuk, ami a megújuló energia tekintetében az e felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott módszertan alkalmazásával kapott becsléshez képest jelentősen jobb becslést eredményez. Ezek a jobb módszertanok műszaki adatokból kiinduló részletes számításokon alapulhatnak, és más tényezők mellett figyelembe vehetik a beszerelés évét és minőségét, a kompresszor típusát és a gép méretét, az üzemeltetés módját, az elosztó rendszert, a generátorok lépcsőzetes használatát és a helyi éghajlatot. Az alternatív módszertant követő és/vagy alternatív értékeket figyelembe vevő tagállamok ezeket az alkalmazott módszert és a felhasznált adatokat ismertető jelentéssel együtt benyújtják a Bizottságnak. A Bizottság szükség szerint gondoskodik a dokumentumok lefordításáról és az átláthatósági platformján való közzétételéről.”

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/760 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2022. április 8.)

az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendeletnek az Ukrajnában kiállított ellenőrzési tanúsítványokra vonatkozó átmeneti rendelkezések tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az ökológiai termelésről és az ökológiai termékek jelöléséről, valamint a 834/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/848 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 38. cikke (8) bekezdése a) pontjának ii. alpontjára, 46. cikke (7) bekezdésének b) pontjára, valamint 57. cikkének (3) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([2]) szabályokat állapít meg az Unióba való behozatalra szánt ökológiai és átállási termékek szállítmányainak hatósági ellenőrzésére és az ellenőrzési tanúsítványra vonatkozóan.

(2) Az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének első albekezdésével összhangban az ellenőrzési tanúsítványt a TRACES rendszerben kell kiállítani és minősített elektronikus bélyegzővel kell ellátni. Az említett rendelet 11. cikkének (1) bekezdésében megállapított átmeneti rendelkezés értelmében az említett rendelet 5. cikke (3) bekezdésének első albekezdésétől eltérve 2022. június 30-ig az ellenőrzési tanúsítvány a TRACES rendszerben való kitöltését követően papíron is kiállítható és kinyomtatható. A minősített elektronikus bélyegzőknek az ellenőrző hatóságok és ellenőrző szervek általi igénylése folyamatban van.

(3) A 2022. február 24-i orosz invázió rendkívüli és példa nélküli kihívást jelent az Ukrajnából származó ökológiai termékek Unióba irányuló kivitele tekintetében elismert ellenőrző hatóságok és ellenőrző szervek számára. Ukrajnában a postai szolgáltatások is zavart szenvednek.

(4) Így az Ukrajnában található, minősített elektronikus bélyegzővel még nem rendelkező ellenőrző hatóság vagy ellenőrző szervezet meghatalmazott személye nem tud elektronikus ellenőrzési tanúsítványokat kiállítani az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. cikke (3) bekezdésének első albekezdésével összhangban. Másrészt az említett meghatalmazott személy nem élhet azzal a lehetőséggel sem, hogy az említett rendelet 11. cikkének (1) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezésnek megfelelően papíralapú ellenőrzési tanúsítványt állítson ki, tekintettel arra, hogy az ukrajnai postai szolgáltatások jelenleg zavart szenvednek.

(5) Ebben az összefüggésben ezért lehetővé kell tenni, hogy a minősített elektronikus bélyegzővel még nem rendelkező ellenőrző hatóság vagy ellenőrző szerv Ukrajnában található meghatalmazott személye az ellenőrzési tanúsítványt elektronikus formátumban állíthassa ki és nyújtsa be a TRACES rendszerben anélkül, hogy a tanúsítvány 18. rovatában minősített elektronikus bélyegzőt alkalmazna. Hasonlóképpen lehetővé kell tenni a tagállamok illetékes hatóságai számára a határállomásokon vagy szabad forgalomba bocsátási helyeken, hogy az ilyen ellenőrzési tanúsítványokat behozatali ellenőrzésnek vessék alá, és azokat a TRACES rendszerben minősített elektronikus bélyegzővel, vagy papíron, a TRACES rendszerben való kitöltést és kinyomtatást követően a meghatalmazott személy kézi aláírásával láthassák el.

(6) Az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(7) Ukrajna orosz inváziója és a szükséges azonnali reakció miatt ezt a rendeletet visszamenőleges hatállyal, 2022. február 24-től kell alkalmazni,

([1]) HL L 150., 2018.6.14., 1. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. október 21.) az (EU) 2018/848 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az Unióba való behozatalra szánt ökológiai termékek és átállási termékek szállítmányainak hatósági ellenőrzésére és az ellenőrzési tanúsítványra vonatkozó szabályokkal történő kiegészítéséről (HL L 461., 2021.12.27., 13. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendelet módosítása

Az (EU) 2021/2306 felhatalmazáson alapuló rendelet 11. cikke a következőképpen módosul:

1. A szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1) a) Az 5. cikk (3) bekezdésének első albekezdésétől eltérve 2022. június 30-ig a minősített elektronikus bélyegzővel nem rendelkező ellenőrző hatóság vagy ellenőrző szerv Ukrajnában található meghatalmazott személye a TRACES rendszerben elektronikus formában elkészítheti és benyújthatja az ellenőrzési tanúsítványt anélkül is, hogy a 18. rovatban minősített elektronikus bélyegzőt alkalmazna. Az ilyen bizonyítvány kiállítására azelőtt kerül sor, hogy a szállítmány elhagyja az exportáló vagy származási országot.”

2. A (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„c) amennyiben az ellenőrzési tanúsítványt e cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban elektronikus formában készítik el és nyújtják be, úgy e tanúsítványt a TRACES rendszerben minősített elektronikus bélyegzővel, vagy papíron, a TRACES rendszerben való kitöltését és kinyomtatását követően a határállomáson vagy a szabad forgalomba bocsátás helyén az illetékes hatóság meghatalmazott személyének kézi aláírásával kell érvényesíteni esettől függően a 23., 25. és a 30. rovatban.”

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

A rendeletet 2022. február 24-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2022. április 8-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/761 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2022. május 13.)

az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról („Agneau du Périgord” [OFJ])

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (1) bekezdésének első albekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta Franciaország kérelmét, amely az 1163/2010/EU bizottsági rendelet ([2]) alapján bejegyzett „Agneau du Périgord” oltalom alatt álló földrajzi jelzéshez kapcsolódó termékleírás módosításának jóváhagyására irányul.

(2) A szóban forgó módosítás az 1151/2012/EU rendelet 53. cikkének (2) bekezdése értelmében nem tekinthető kisebb jelentőségűnek, ezért a Bizottság a módosítás iránti kérelmet ([3]) az említett rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(3) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti kifogásolási nyilatkozat, ezért a termékleírás módosítását jóvá kell hagyni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az „Agneau du Périgord” (OFJ) elnevezéshez kapcsolódó termékleírásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett módosítása jóváhagyásra kerül.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2022. május 13-án.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Janusz WOJCIECHOWSKI
a Bizottság tagja

([1]) HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

([2]) A Bizottság 1163/2010/EU végrehajtási rendelete (2010. december 9.) egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről [Agneau du Périgord (OFJ)] (HL L 326., 2010.12.10., 64. o.).

([3]) HL C 42., 2022.1.27., 3. o.

HATÁROZATOK

A TANÁCS (EU) 2022/762 HATÁROZATA

(2022. május 12.)

a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandum kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottságában az Oroszországi Föderációnak a Párizsi Memorandumban való tagságával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló memorandumot (a továbbiakban: a Párizsi Memorandum) 1982. január 26-án írták alá Párizsban, és az 1982. július 1-jén lépett hatályba. A Párizsi Memorandum 27 ország – nevezetesen Belgium, Bulgária, Ciprus, Dánia, az Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Írország, Izland, Kanada, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Málta, Németország, Norvégia, Olaszország, az Oroszországi Föderáció, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország és Szlovénia – tengerészeti hatóságából áll. Az Európai Unió nem tagja a Párizsi Memorandumnak.

(2) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) meghatározza a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés uniós jogi rendszerét, valamint átfogalmazza és megerősíti az e téren 1995 óta érvényben lévő korábbi jogi aktusokat. Az kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés uniós jogi rendszere a Párizsi Memorandumon alapul.

(3) A tagállamokat illetően a 2009/16/EK irányelv az uniós jog hatálya alá vonja a Párizsi Memorandum keretébe illeszkedő eljárásokat, eszközöket és tevékenységeket. Az említett irányelv értelmében a Párizsi Memorandum 7.1. szakasza alapján létrehozott, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottság által hozott bizonyos határozatok kötelező erejűvé válnak a tagállamokra nézve.

(4) Az Európai Tanács a 2022. február 24-i következtetéseiben a lehető leghatározottabban elítélte az Oroszországi Föderáció Ukrajnával szemben provokáció nélkül indított, indokolatlan katonai agresszióját. Az Európai Tanács a 2022. március 24–25-i következtetéseiben megállapította, hogy az Oroszországi Föderáció Ukrajna elleni agresszív háborúja súlyosan sérti a nemzetközi jogot, és követelte az Oroszországi Föderációtól, hogy haladéktalanul vessen véget az Ukrajna területén végrehajtott katonai agressziójának.

(5) Az Oroszországi Föderáció Ukrajnával szembeni katonai aggressziójával összefüggésben a Párizsi Memorandum titkársága 2022. március 14-én levelet kapott az ukrán infrastrukturális minisztertől. A miniszter az említett levélben felkérte a Párizsi Memorandumot, hogy ne tartóztassa fel indokolatlanul az Ukrajna lobogója alatt közlekedő hajókat a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéseket követően, zárja ki az Oroszországi Föderációt a Párizsi Memorandumból, és ne ismerje el az Oroszországi Föderáció Tengerészeti Hatósága nevében kiállított bizonyítványokat.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

(6) Az ukrán hajók indokolatlan feltartóztatásának mellőzésére irányuló kérelemmel kapcsolatban a Párizsi Memorandum 2022. március 2-án kiadta a PSCircular 101-et (Iránymutatás a tengerészek ukrajnai helyzet miatti repatriálásáról), amely foglalkozik ezzel a kérdéssel. A PSCircular 101 tájékoztatja a taghatóságokat, hogy a jelenlegi körülmények között rugalmasságra van szükség, többek között a tengerészek repatriálása, a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény, a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény alapján kiállított bizonyítványok és az orvosi bizonyítványok tekintetében. Amennyiben a fejlemények szükségessé teszik, a Párizsi Memorandum a PSCircular 101 további kiigazítását is fontolóra veheti. Ezt az álláspontot közölni kell az ukrán hatóságokkal.

(7) Az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságára vonatkozó kérelemmel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az Oroszországi Föderációt kizárták a 2009/16/EK irányelv 24. cikkében meghatározott, a THETIS kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel összefüggő kiválasztási eszközhöz és ellenőrzési adatbázishoz való hozzáférésből és annak használatából. Ez azt jelenti, hogy az Oroszországi Föderációnak a Párizsi Memorandum munkájában való részvétele már eddig is erősen korlátozott volt, és az említett adatbázishoz való hozzáférés nélkül az Oroszországi Föderáció nem tudja teljesíteni a Párizsi Memorandum szerinti kötelezettségeit.

(8) Sem a Párizsi Memorandum, sem a szakpolitikai iránymutatások nem határoznak meg semmilyen eljárást vagy mechanizmust a tagok Párizsi Memorandumból való eltávolítására. A Párizsi Memorandumból való kizáráson kívül egy másik lehetőség a tagság további értesítésig történő felfüggesztése. A felfüggesztés hasonló azonnali hatással rendelkezne, mint a kizárás, de hatása nem lenne tartós. A Párizsi Memorandum azonban nem rendelkezik a tagság felfüggesztéséről sem. A felfüggesztés lehetővé tenné a Párizsi Memorandumból való teljes kizárás szükségességének további mérlegelését, és az a körülmények megváltozása esetén visszavonható lenne.

(9) Az Unió mint globális szereplő központi szerepet játszik az Egyesült Nemzetek Szervezetében (ENSZ) és más multilaterális fórumokon és folyamatokban tett erőfeszítésekben, amelyek célja, hogy az Oroszországi Föderációt felelősségre vonják az Ukrajnával szemben provokáció nélkül indított, indokolatlan katonai agresszió miatt, véget vessenek az Ukrajna területén végrehajtott katonai agressziónak, és biztosítsák Ukrajna szuverenitásának, függetlenségének és területi integritásának újbóli teljeskörű tiszteletben tartását az ország nemzetközileg elismert határain belül. Az Oroszországi Föderáció által Ukrajna ellen provokáció nélkül indított, indokolatlan katonai agresszió súlyosan sérti az ENSZ Alapokmánya 2. cikkének 4. bekezdését, amely tiltja a más államok területi épsége vagy politikai függetlensége ellen irányuló fenyegetést vagy erőszak alkalmazását.

(10) A fentiek fényében és tekintettel a helyzet súlyosságára, mindaddig, amíg az Oroszországi Föderáció nem tartja tiszteletben az ENSZ Alapokmányában foglalt elveket és nem teljesíti nemzetközi kötelezettségeit, helyénvaló a szerződések jogáról szóló bécsi egyezmény 62. cikkének (3) bekezdésével összhangban felfüggeszteni az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságát.

(11) A Párizsi Memorandumban részes más harmadik országokkal, nevezetesen az Egyesült Királysággal, Izlanddal, Kanadával és Norvégiával a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottság keretében folytatott együttműködés elengedhetetlen az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságának felfüggesztéséről szóló határozat meghozatalához.

(12) Ami az Oroszországi Föderáció Tengerészeti Hivatala által kiadott bizonyítványok el nem ismerésére irányuló kérelmet illeti, az ilyen bizonyítványokat a nemzetközi egyezményekkel összhangban állítják ki. Mivel az Oroszországi Föderáció továbbra is a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tagja marad, a Párizsi Memorandum nem rendelkezik hatáskörrel az ilyen bizonyítványok elismerésének elutasítására. Ezt az álláspontot közölni kell az ukrán hatóságokkal.

(13) Helyénvaló meghatározni a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottságban az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a határozatok hatással lehetnek az uniós jogra, nevezetesen a 2009/16/EK irányelvre.

(14) Az Unió álláspontját ezért az Unió azon tagállamainak kell az Unió érdekében együttesen eljárva képviselniük, amelyek tagjai a Párizsi Memorandumnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandum (a továbbiakban: a Párizsi Memorandum) kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottságában az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont a következő:

a) egyetért a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottság PSCC55/11.1. számú dokumentumának 5. pontjában foglalt megközelítéssel az ukrán lobogó alatt közlekedő hajóknak a Párizsi Memorandum kikötőiben való visszatartása tekintetében;

b) aktívan támogatja az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságának felfüggesztését;

c) arra törekedik, hogy konszenzus alakuljon ki a Párizsi Memorandum Oroszországi Föderációtól eltérő tagjai között az Oroszországi Föderáció Párizsi Memorandumban való tagságának további értesítésig történő felfüggesztése tekintetében;

d) egyetért a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottság PSCC55/11.1. számú dokumentumának 7. pontjában foglalt megközelítéssel az Oroszországi Föderáció által kiállított, jogszabályban előírt bizonyítványok el nem ismerése tekintetében.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai a Párizsi Memorandumnak.

3. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2022. május 12-én.

a Tanács részéről
az elnök
J.-Y. LE DRIAN

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/763 HATÁROZATA

(2021. december 21.)

a Portugália által a TAP SGPS javára végrehajtani tervezett SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2021) 9941. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság az SA.60165 (2021/C) számú támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott ([1]),

miután az említett rendelkezésnek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([2]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2021. június 10-én Portugália bejelentette, hogy a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ([3]) alapján szerkezetátalakítási támogatásként 3,2 milliárd EUR összegű állami támogatást kíván nyújtani a jelenleg a portugál állam kizárólagos irányítása alatt álló gazdasági egységnek, amely magában foglalja a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.-t (a továbbiakban: TAP SGPS) és jelenlegi testvérvállalatát, a Transportes Aéreos Portugueses, S.A.-t (a továbbiakban: TAP Air Portugal), beleértve azok összes ellenőrzött leányvállalatát is ((8)–(14) preambulumbekezdés). A bejelentést megelőzte egy, a TAP SGPS számára nyújtott 1,2 milliárd EUR összegű megmentési célú kölcsön, amellyel szemben a Bizottság 2020. június 10-i határozatában (a továbbiakban: a megmentési támogatásról szóló eredeti határozat) ([4]) nem emelt kifogást. Portugália 2020 júliusában hatályba léptette és folyósította a TAP SGPS számára a megmentési támogatást, és 2020. december 10-én benyújtotta a TAP SGPS szerkezetátalakítási tervét. A bejelentéshez csatolták a szerkezetátalakítási terv aktualizált változatát és más igazoló dokumentumokat.

(2) 2021. május 19-én a Törvényszék megsemmisítette a megmentési támogatásról szóló eredeti határozatot, de a Bizottság új határozatának elfogadásáig felfüggesztette a megsemmisítés joghatásait ([5]). 2021. július 16-án a Bizottság új határozatot fogadott el, nem emelve kifogást a megmentési támogatással szemben ([6]), amely ellen újabb megsemmisítés iránti keresetet terjesztettek elő ([7]).

([1]) A Bizottság C(2021) 5278 final határozata (2021. július 16.) az SA.60165. számú állami támogatásról (HL C 317., 2021.8.6., 13. o.).

([2]) HL C 317., 2021.8.6., 13. o.

([3]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

([4]) A Bizottság határozata (2020. június 10.) az SA. 57369 (2020/N) számú állami támogatásról – Covid19 – Portugália – A TAP számára nyújtott támogatás (HL C 228., 2020.7.10., 1. o.).

([5]) 2021. május 19-i ítélet, Ryanair DAC kontra Bizottság, T-465/20, EU:T:2021:284. A Törvényszék megállapította, hogy a Bizottság a megmentési támogatásról szóló eredeti határozatában nem nevezte meg az indokokat az EUMSZ 296. cikkével összhangban, így különösen nem jelölte meg, hogy a TAP SGPS a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja értelmében vett vállalatcsoporthoz tartozik-e. A Törvényszék elrendelte, hogy az említett határozat megsemmisítésének joghatásait fel kell függeszteni az ítélet meghozatalának időpontjától számított két hónapot meg nem haladó időtartamra, ha a Bizottság úgy határoz, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján új határozatot fogad el, és további észszerű időtartamra, ha a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határoz.

([6]) A Bizottság határozata (2021. július 16.) az SA 57369. sz. állami támogatásról – A TAP SGPS számára nyújtott megmentési támogatás (HL C 345., 2021.8.27., 1. o.).

([7]) A T-743/21. sz., Ryanair kontra Bizottság ügy, amely jelenleg folyamatban van a Törvényszék előtt.

(3) 2021. július 16-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Portugáliát, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott a szerkezetátalakítási támogatás tekintetében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Portugália 2021. augusztus 19-én és augusztus 27-én kelt leveleiben megtette a határozatra vonatkozó észrevételeit.

(4) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([8]). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzétételtől számított egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.

(5) A 2021. szeptember 6-án lejárt határidőig a Bizottsághoz 39 észrevétel érkezett az érdekelt felektől. A Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket Portugáliának, biztosítva számára a válaszadás lehetőségét. Portugália 2021. október 5-én kelt levelében benyújtotta az érdekelt felek észrevételeire vonatkozó megjegyzéseit.

(6) A Bizottság 2021. október 29-i levelében további információkat kért a szerkezetátalakítási tervről, valamint a szerkezetátalakítási támogatás és finanszírozás alátámasztásáról, amelyre Portugália 2021. november 16-án válaszolt. A Bizottság és a portugál hatóságok videokonferenciákat tartottak a bejelentésben előirányzott versenyjogi intézkedésekkel kapcsolatban, emellett a Bizottság 2021. október 25-én további információkat kért a lisszaboni repülőtérre érkező és onnan induló légi személyszállítási szolgáltatások piacának versenyszerkezetéről, beleértve a repülőtéren működő légi fuvarozók résidőállományára vonatkozó naprakész információkat is. Portugália 2021. november 2-án és 8-án válaszolt, és 2021. november 16-án, 25-én, 27-én és 30-án, majd végül 2021. december 3-án további információkat nyújtott be.

(7) Portugália kivételesen beleegyezett abba, hogy az 1/1958/EK rendelet ([9]) 3. cikkével összefüggésben értelmezve lemond az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogairól, és így az EUMSZ 297. cikkének értelmében e határozat elfogadására és az értesítésre angol nyelven kerül sor.

2. A TÁMOGATÁS LEÍRÁSA

2.1. Kedvezményezett: tulajdonosi szerkezet és működő leányvállalatok

(8) A szerkezetátalakítási támogatás kedvezményezettje a jelenleg a portugál állam kizárólagos ellenőrzése alatt álló gazdasági egység ((11) és (12) preambulumbekezdés), amely magában foglalja a TAP SGPS-t és jelenlegi testvérvállalatát, a TAP Air Portugalt, beleértve valamennyi ellenőrzött leányvállalatukat. A TAP SGPS egy 2003-ban alapított holdingtársaság, míg a TAP Air Portugal 1945-ben jött létre kiemelt portugál légitársaságként. 2017-re a TAP SGPS a portugál állam részesedéseit kezelő állami vállalat, a Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (a továbbiakban: Parpública), valamint két társaság, a HPGB, SGPS, S.A ([10]) (a továbbiakban: HPGB) és a DGN Corporation (a továbbiakban: DGN) közös irányítása alatt állt, amelyek közül az utóbbi kettő az Atlantic Gateways SGPS, Lda. (a továbbiakban: AGW) ([11]) konzorciumon keresztül végezte tevékenységét. A megmentési támogatásról szóló eredeti határozat Bizottság általi elfogadásának idején a Parpública a TAP SGPS részvényeinek 50 %-ával, az AGW pedig 45 %-ával rendelkezett, míg a részvények fennmaradó 5 %-át a TAP SGPS alkalmazottai birtokolták. Ez a tulajdonosi helyzet a TAP SGPS folyamatban lévő megmentési és szerkezetátalakítási folyamatának végrehajtásával összefüggésben megváltozott.

(9) A TAP SGPS megmentési és szerkezetátalakítási folyamatának kezdetekor a TAP Air Portugal teljes mértékben a TAP SGPS tulajdonában állt, és annak legnagyobb leányvállalata volt, a TAP SGPS forgalmának mintegy 98 %-át adva. A portugál hatóságok kifejtik, hogy 2020 júniusáig nem irányoztak elő változást a TAP SGPS részvényesi struktúrájában, mivel a kedvezményezett valamennyi részvényese egyetértett abban, hogy megmentési támogatásra van szükség a TAP Air Portugal tevékenységének fenntartásához és a TAP SGPS hosszú távú életképességéhez.

([8]) Vö. az 1. lábjegyzettel.

([9]) A Tanács 1. rendelete (1958. április 15.) az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL L 17., 1958.10.6., 385. o.).

([10]) A HPGB, SGPS, S.A. lisszaboni székhellyel működik, és a vállalatok és vállalkozások irányításának ágazatába tartozik. A HPGB, SGPS, S.A-nak […] alkalmazottja van ezen a helyszínen. A HPGB, SGPS, S.A. cégcsalád […] vállalatot foglal magában.

([11]) A HPGB-re, a DGN-re és az AGW konzorciumra vonatkozó további részletekért lásd a 6. lábjegyzetben említett, SA.57369. sz. ügyben 2021. július 16-án hozott bizottsági határozat (11)–(15) preambulumbekezdését.

(10) A portugál hatóságok a TAP SGPS ellenőrzésének kérdését csak 2020. július elején vizsgálták meg, összefüggésben azzal, hogy megrekedtek a tárgyalások az AGW-vel a megmentési kölcsönről szóló megállapodás végrehajtásának ügyében. […]. A TAP SGPS pénzügyi összeomláshoz közeli helyzetével szembesülve, amely sürgette a megmentési támogatás végrehajtását, a portugál hatóságok úgy határoztak, hogy magánmegállapodást kötnek az AGW részvényeseivel a DGN részvényeinek kivásárlása céljából, […]. […], a portugál pénzügyminisztérium (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, a továbbiakban: DGTF) közvetlenül részvényeket szerzett a TAP SGPS-ben, amelyek a TAP SGPS részvénytőkéjének korábban az AGW tulajdonában lévő 22,5 %-át tették ki. Ennek következtében a portugál állam ma közvetlenül és közvetve a TAP SGPS részvénytőkéje és vonatkozó vagyoni jogai 72,5 %-ának megfelelő többségi pozíciót foglal el (50 % a Parpúblicán keresztül és 22,5 % a DGTF révén). Korábban a HPGB az AGW konzorciumban rendelkezett részesedéssel, nem közvetlenül a TAP SGPS-ben, de miután megszerezte az AGW részesedését, a HPGB jelenleg közvetlenül 22,5 %-os részesedéssel rendelkezik a TAP SGPS-ben.

(11) A portugál hatóságok megerősítik, hogy a Portugál Köztársaság által a DGTF-en keresztül megkötött részesedési megállapodás szerint […]. […] ([12]), […] ([13]). A részvénytőke 72,5 %-a feletti ellenőrzés […] kizárólagos irányítást ruház a portugál államra a TAP SGPS felett.

(12) A megmentési támogatás nyújtása óta hasonlóképpen megváltozott a TAP SGPS-nek a TAP Air Portugalban fennálló részesedése, amikor a portugál állam a DGTF-en keresztül elfogadta a TAP Air Portugal 462 millió EUR összegű tőkeemelését ([14]). A 2021. május 24-i állapot szerint az állam a DGTF-en keresztül közvetlenül birtokolja a TAP Air Portugal részvénytőkéjének mintegy 92 %-át. A fennmaradó 8 %-ot jelenleg a TAP SGPS birtokolja. A TAP Air Portugal az egyedüli részvényese a TAP Logistics Solutions, S.A. vállalatnak, amelyet 2019. december 30-án jegyeztek be árufuvarozási és postai küldeményekkel kapcsolatos tevékenységek végzése céljából.

(13) A TAP SGPS részesedéssel rendelkezik a légi közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatások nyújtása terén Portugáliában és más országokban tevékenykedő alábbi vállalatokban:

– 100 % a Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (a továbbiakban: Portugália Airlines) vállalatban,

– 100 % az U.C.S.– Cuidados Integrados de Saúde, S.A. egészségügyi szolgáltatásokkal foglalkozó társaságban, amelynek fő ügyfele szintén a TAP Air Portugal,

– 100 % a TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. és 99,83 % az Aeropar Participações Lda. társaságokban, amelyek holdingként járnak el,

– 78,72 %, a TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A (a továbbiakban: M&E Brasil) vállalatban, amely a TAP Air Portugal és harmadik felek repülőgépeinek karbantartásával foglalkozik,

– 49 % (43,9 % közvetlenül és 5,1 % a Portugália Airlines révén) az SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A. (más néven Groundforce Portugal) vállalatban, amely a portugáliai repülőtéri földi kiszolgálási ágazatban tevékenykedik, valamint

– 51 % a CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A. légi étkeztetésre szakosodott vállalatban, amelynek fő ügyfele a TAP Air Portugal.

(14) A megmentési és szerkezetátalakítási folyamat során az irányítás tekintetében bekövetkezett, fent ismertetett változások ellenére e határozat alkalmazásában a szerkezetátalakítási támogatás által előnyben részesített kedvezményezett vállalkozásra való bármely hivatkozás – eltérő rendelkezés hiányában – magában foglalja a TAP SGPS-t és valamennyi akkori leányvállalatát, amikor 2020 júniusában megkezdődött a megmentési és szerkezetátalakítási folyamat, beleértve a TAP Air Portugalt is. Eltérő rendelkezés hiányában a TAP Air Portugal társaságra történő hivatkozás magában foglalja a TAP SGPS valamennyi légi közlekedési leányvállalatát, beleértve a Portugália Airlinest is.

([12]) […].
([13]) […].
([14]) A Bizottság C(2021) 2991 final határozata (2021. április 23.) az SA.62304 (2021/N) számú állami támogatásról – Portugália – Covid19: A TAP Portugalnak nyújtott kártérítés (HL C 240., 2021.6.18., 1. o.).

2.2. **Kedvezményezett: fő tevékenységek a légi közlekedési ágazatban**

(15) A kedvezményezett gazdasági egységen belül a TAP Air Portugal utasok és áruk légi szállításával foglalkozik. 2019-ben, szerkezetátalakítását megelőzően a TAP Air Portugal 108 repülőgépből álló flottát üzemeltetett, beleértve a légi járművek teljes bérletére vonatkozó szerződések keretében üzemeltetett repülőgépeket is, és 38 országban 92 célállomást szolgált ki, több mint 17 millió utast szállított és több mint 130 000 járatot üzemeltetett. Ezek a járatok elsősorban a lisszaboni, a portói, a farói repülőtérről, valamint az Azori-szigetek és Madeira négy szigetéről induló, továbbá nemzetközi célállomásokra irányuló útvonalakon üzemeltek, ideértve 2019-ben […] európai (Portugálián kívüli) repülőteret, valamint […] brazíliai ([15]), […] afrikai ([16]) és […] észak-amerikai célállomást ([17]). A TAP Air Portugal főként a lisszaboni repülőtér köré szervezte működését, amely a társaság fő csomópontjaként szolgál.

(16) Portugália azt állítja, hogy a TAP Air Portugal a Portugáliába irányuló, onnan induló és országon belüli közlekedési összeköttetések jelentős szolgáltatója az utasok és a teherszállítás tekintetében. 2019-ben a TAP Air Portugal a nyári szezonban […] útvonalából […]-t, a téli időszakban pedig […] útvonalából […]-t egyedüli légitársaságként üzemeltetett. A TAP Air Portugal különösen fontos szerepet játszik Portugália és a portugál nyelvű diaszpórával rendelkező országok közötti összeköttetésben. A TAP Air Portugal emellett a portugál gazdaság egyik pillérének tekinthető, különösen a portugál idegenforgalmi ágazat fejlődéséhez való hozzájárulása miatt.

(17) Más légitársaságok – különösen európai légitársaságok – légi személyszállítási vagy árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak Portugáliának, például a Ryanair mint a Portugáliában működő második legnagyobb légitársaság, a Wizzair és az easyJet, a Lufthansa csoport légitársaságai (köztük a Brussels Airlines és az Austrian Airlines), az Air France–KLM, a Finnair és az IAG légitársaságai (különösen a Vueling és az Iberia).

2.3. **A kedvezményezett nehézségeinek eredete és a pénzügyi helyzet**

(18) A kedvezményezett jelenlegi nehéz helyzetét fizetőképességi és likviditási problémák okozták, amelyeket nagymértékben súlyosbított a Covid19-világjárvány által kiváltott akut likviditási válság.

(19) Először is, a TAP SGPS 2006 és 2015 között […] millió EUR […]-t halmozott fel. Figyelembe véve a légitársasági tevékenységnek a TAP SGPS bevételeire gyakorolt súlyát, […].

(20) A TAP SGPS-nél az elmúlt években rendkívüli működési zavarokból fakadóan is felmerültek költségek, ami hátráltatta a nyereségesség és a versenyképesség növekedését. […] […] millió EUR […] ([18]) […], […] […] millió EUR […], aminek hátterében a járatkésések és járattörlések nagy száma, valamint a brazíliai és az angolai üzleti tevékenység miatti nagyon magas devizaárfolyam-kitettség állt.

(21) Másodszor, tekintettel arra, hogy a TAP Air Portugal hozta a TAP SGPS bevételeinek mintegy […] %-át, a légi fuvarozó teljesítménye jelentős hatást gyakorolt a holdingtársaság anyavállalatának általános pénzügyi helyzetére. A TAP SGPS 2015-ös privatizációját követően ([19]) a TAP Air Portugal átalakítási folyamatot indított el, és működési értelemben növekedési pályán állt, amely 2019-ig […] %-os bevételnövekedést mutatott. Az átalakítási folyamat […] elérését célozta.

(22) Az átalakítási folyamattal kapcsolatos intézkedésekre főként 2018-ban és 2019-ben került sor, nevezetesen […] üzemanyag-hatékony A339 légi jármű leszállításával, ezt követően pedig a termékek, az értékesítés és az eszközök átalakításával, valamint a beszerzés és a rendszerek tökéletesítésével. Működési szempontból a TAP Air Portugal fokozta tevékenységét a nagy értékű piacokon, például Brazíliában és Észak-Amerikában. Az átalakítási folyamat, különösen a 2019-ig végrehajtott új flottabevezetések és -kivezetések hozzájárultak a férőhely-kilométerre vetített kiadások (CASK) ([20]) összesített szintjének csökkentéséhez. Ugyanakkor magas egyszeri költségekkel is járt […] kapcsolódóan. Emellett a TAP Air Portugal a munkaerőköltségek és a hatékonyság tekintetében továbbra is kevésbé volt versenyképes a versenytársaihoz képest.

([15]) […].
([16]) […].
([17]) […].
([18]) A rendellenes működés költségeit a légitársaság vagy a légitársaság nevében eljáró földi kiszolgáló azonosítja, ha az utazás napján vagy az utazást megelőző napon bekövetkező fennakadás miatt az ügyfél nem tudja használni a repülőjegyet.
([19]) A TAP SGPS 61 %-os részvénytőkéjének privatizációjára 2015-ben került sor. 2017-ben a portugál állam visszavásárolta az AGW részvénytőkéjének egy részét, 50 %-ra növelve részesedését.
([20]) A „férőhely-kilométerre vetített kiadás” az egyes ülőhelyek kilométerenkénti üzemeltetéséhez szükséges, készpénzben kifejezett egységköltség [eurócent/ülőhely] mérésére szolgál.

(23) 2019. december 2-án a TAP Air Portugal lezárt egy 375 millió EUR összegű, ötéves futamidejű, előresorolt fedezetlen kötvényre vonatkozó kibocsátást, amely 5,625 %-os rendszeres éves kamatszelvény-fizetést és 5,75 %-os tényleges kamatot teljesített ([21]). A kibocsátás célja az általános vállalati kiadások fedezése, valamint az adósság részleges visszafizetése és átlagos futamidejének meghosszabbítása volt. A kibocsátás előzetesen BB- (Standard & Poor's) és B2 (Moody's) minősítést, azaz a „befektetésre ajánlott" kategória alatti minősítést kapott. Néhány hónappal korábban, 2019. június 24-én a TAP Air Portugal 200 millió EUR összegben kötvényt bocsátott ki négyéves futamidővel, 4,375 %-os rendszeres éves kamatszelvény-fizetéssel ([22]). Bár a 2019. júniusi és decemberi két kibocsátás összege és feltételei eltérőek, az e kibocsátások iránti érdeklődés azt jelzi, hogy a kedvezményezett a Covid19-világjárvány kitörése előtt észszerű feltételek mellett juthatott finanszírozáshoz a piacon.

(24) Az átalakulási folyamat a Covid19-világjárvány és az azt követő gazdasági válság következtében megszakadt, egy olyan időszakban, amikorra a TAP Air Portugal a versenytársakhoz – főként a diszkont légitársaságokhoz – képest még nem tudta jelentősen csökkenteni költségeit, különösen a munkaerőköltségeket.

(25) Következésképpen a Covid19-világjárvány miatt bevezetett példátlan kormányzati utazási korlátozások és karanténszabályok fényében 2020. március 20-án a Standard & Poor's hitelminősítő intézet a TAP Air Portugal minősítését „B-" hosszú távú minősítésre csökkentette, CCC+ rövid távú likviditási besorolást helyezve kilátásba. Ugyanebben a bejelentésben a Standard & Poor's 45 %-os visszafizetési kilátást rendelt a 375 millió EUR-s kötvénykibocsátáshoz. 2020. március 19-én a Moody's hitelminősítő intézet is leminősítette Caa1-PD-re a TAP Air Portugal nemteljesítési valószínűségét, illetve Caa1-re rontotta a vállalati minősítését. 2020. május 28-án a 2019 decemberében kibocsátott 375 millió EUR összegű elsőbbségi kötvény lejáratig (2024. december) számított éves hozama 9,45 % volt a másodlagos piacon. Másként fogalmazva, ebben a szakaszban a TAP Air Portugal által kibocsátott kötvények vásárlói a lejáratig tartás elfogadásához kedvezményre tartottak igényt az értékpapír névértékéhez képest, hogy ezáltal 9,45 %-os hozamot érjenek el. A portugál hatóságok által szolgáltatott információk megerősítik, hogy a TAP Air Portugal és a kedvezményezett pénzügyi helyzete […] ([23]), […].

(26) A TAP SGPS és a TAP Air Portugal nehézségei halmozódtak, és a tőkepozíció jelentős romlásához vezettek. 2019 végén a TAP SGPS […] millió EUR összegű negatív saját tőkét könyvelt el, amely 2020-ban […] milliárd EUR-ra nőtt. A TAP Air Portugal szintén negatív tőkepozícióval rendelkezett 2020-ban ([…] milliárd EUR).

2.4. **A szerkezetátalakítási terv és a szerkezetátalakítási támogatás leírása**

(27) A szerkezetátalakítási támogatás a 2020-tól 2025 végéig tartó időszakra (a továbbiakban: szerkezetátalakítási időszak) vonatkozó szerkezetátalakítási terv végrehajtását támogatja. A terv a jelenleg a portugál állam kizárólagos ellenőrzése alatt álló gazdasági egységre terjed ki ((11) és (12) preambulumbekezdés), amely magában foglalja a TAP SGPS-t és jelenlegi testvérvállalatát, a TAP Air Portugalt, beleértve valamennyi ellenőrzött leányvállalatukat.

2.4.1. *A szerkezetátalakítás*

(28) A szerkezetátalakítási terv célja, hogy kezelje a TAP SGPS nehézségeinek kiváltó okait, és 2025-re megfordítsa a vállalat helyzetét. Tekintettel arra, hogy milyen súlya volt a TAP Air Portugalnak a TAP SGPS mérlegében, amikor az a szerkezetátalakítási terv által lefedett tevékenységek vonatkozásában nehézségekkel szembesült, a költségeket csökkentő és a bevételeket erősítő működési szerkezetátalakítási intézkedések, valamint a szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzések nagy része a TAP Air Portugalra vonatkozik. A szerkezetátalakítási terv olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek végrehajtása 2020 júniusában kezdődött, vagy amelyeket végre fognak hajtani, és amelyek négy pillérhez kapcsolódnak: i. az alapvető stratégiára való összpontosítás, ii. a kapacitás kiigazítása; iii. a működési költségek javítása, valamint iv. a bevételek növelése. A 2.4.1.1–2.4.1.4. alszakasz ismerteti a TAP aktualizált szerkezetátalakítási tervének egyes pilléreit.

([21]) Nyilatkozat: „A TAP bejelenti 375 millió EUR összegű, 2024-ben esedékes 5,625 %-os előresorolt értékpapír árazását", 2019. november 22. A befektetői kereslet lehetővé tette, hogy a kibocsátás keretében végül több pénzt (az eredeti 300 millió EUR-hoz képest 75 millió EUR-val többet) lehessen bevonni, az eredetileg tervezettnél (20 bázisponttal) alacsonyabb áron.

([22]) Hivatkozás: ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

([23]) Kamatok, adók, értékcsökkenési leírás, amortizáció, valamint szerkezetátalakítási vagy bérleti költségek előtti eredmény. Az EBITDAR olyan mérőszám, amelyet elsősorban az elmúlt évben szerkezetátalakításon átesett vállalkozások pénzügyi stabilitásának és teljesítményének elemzésére használnak.

2.4.1.1. Az alapvető stratégiára való összpontosítás

(29) A szerkezetátalakítási terv logikája az, hogy az alaptevékenységre, nevezetesen a TAP Air Portugal és a Portugália Airlines által végzett légi közlekedési tevékenységre kell összpontosítani, fokozatosan elmozdulva a nem alapvető üzletágaktól és elidegenítve azokat. E logikán belül a szerkezetátalakítási terv előirányozza, hogy a TAP SGPS fokozatosan felhagy minden más, a piacon nyújtott jövedelemtermelő szolgáltatási tevékenységgel, három üzletág alábbiak szerinti értékesítése, leválasztása vagy megszüntetése révén. Először is, a TAP SGPS el kívánja idegeníteni a M&E Brasil brazíliai légijármű-karbantartó leányvállalatban fennálló részesedését, […]. A második elidegenítés tárgya a földi kiszolgálást nyújtó Groundforce szolgáltatón belüli […], […]. Harmadszor, a TAP SGPS el kívánja idegeníteni a Cateringpor étkeztetési szolgáltatóban fennálló részesedését, […].

2.4.1.2. A kapacitás kiigazítása

(30) A TAP Air Portugal kapacitásának kiigazítását célzó intézkedések elsősorban a TAP Air Portugal flottájának jobb méretezéséből és a TAP Air Portugal hálózatának optimalizálásából állnak. A flottaterv […]-t irányoz elő. Összességében 2025-ben a TAP Air Portugal flottaterve homogénebb flottaösszetételhez és a működési költségek csökkenéséhez fog vezetni az új légi járművek alacsonyabb üzemanyag-fogyasztása és alacsonyabb karbantartási követelményei miatt.

(31) Ami a hálózatoptimalizálást illeti, a szerkezetátalakítási terv növeli Lisszabon mint összeköttetési csomópont szerepét, ami kulcsfontosságú a TAP Air Portugal belföldi piacának kis mérete miatt. Az összeköttetési csomópont működtetése előnyös lesz a stratégia szempontjából […]. […]. Végezetül a hálózatoptimalizálási intézkedések magukban foglalják az útvonalak és a légi járművek költséghatékonyabb összepárosítását, valamint a veszteséges útvonalak és az alacsony összeköttetési értékkel bíró útvonalak csökkentését. 2020-ban például a TAP Air Portugal […] kevesebb célállomást szolgált ki, mint 2019-ben ([…] helyett […]), és határozatlan időre felfüggesztette […] további útvonal megnyitását.

(32) Ami a TAP Air Portugal lisszaboni repülőtéren elfoglalt helyét illeti, a TAP Air Portugal flottájának csökkenése rontja a légi személyszállítási szolgáltatások nyújtására való képességét, anélkül azonban, hogy megkérdőjeleződne az a jelentős piaci pozíció, amellyel jelenleg rendelkezik és amellyel a szerkezetátalakítási időszak végén várhatóan rendelkezni fog a lisszaboni csomóponton ([24]). Annak, hogy a TAP Air Portugal 2025-ig megőrzi jelentős piaci pozícióját a lisszaboni repülőtéren, két fő oka van:

a) Először is, a szerkezetátalakítási terv részeként a TAP Air Portugal még inkább a lisszaboni repülőtéren „gyűjtő–elosztó” (hub-and-spoke) rendszerben végzett műveleteire kíván összpontosítani ([25]). Ennek eredményeként a repülőtéren belüli piaci pozíciókat és versenystruktúrát tekintve várhatóan nem következik be lényegi változás, noha a TAP Air Portugal a 2021/2022-es téli IATA idényben a 2019/2020-as téli IATA idényhez képest […] %-kal (napi […] résidő) csökkentette résidőállományát, és az utána következő két legnagyobb résidőbirtokosnak (Ryanair és easyJet) előzetesen sikerült növelnie a 2022. nyári IATA idényre vonatkozó résidőállományát a 2019. nyári IATA idényhez képest ([26]). Konkrétabban a Portugália által benyújtott információk azt mutatják, hogy a TAP Air Portugal résidőállománya a lisszaboni repülőtér teljes kapacitásának [45–55] %-át tenné ki a 2022. nyári IATA idény és az azt követő IATA idények esetében, amit a Ryanair és az easyJet [10–20] %-os, illetve [5–10] %-os arányával kell összevetni. Ezenkívül a TAP Air Portugal vonultatja fel messze a legnagyobb flottát a lisszaboni repülőtéren, [90–100] repülőgéppel a szerkezetátalakítási időszak egész folyamán. Portugália becslései szerint a Ryanair hét repülőgépet állomásoztatna a lisszaboni repülőtéren, az easyJetet pedig öt repülőgépet ([27]).

([24]) A Bizottság határozathozatali gyakorlatával összhangban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy légi fuvarozó számára valamely repülőtéren rendelkezésre álló résidők és a repülőtér kapacitáskorlátai alapján le lehet mérni a légi fuvarozó azon képességét, hogy versenyezzen az adott repülőtérre irányuló vagy onnan induló személyszállítási piacon (lásd például az SA.59913. sz. ügyben 2021. április 5-én hozott C(2021) 2488 final bizottsági határozat (209) preambulumbekezdését [HL C 240., 2021.6.18., 1. o.]); valamint az SA.57153. számú ügyben 2020. június 25-én hozott C(2020) 4372 final bizottsági határozat (178) preambulumbekezdését (HL C 397., 2020.11.20., 1. o.).

([25]) Szemléltetésképpen, a lisszaboni repülőtéren állomásozó repülőgépek száma csak csekély mértékben csökkent a szerkezetátalakítás előtti helyzethez képest. A 2019. nyári IATA idény során a TAP Air Portugal átlagos flottája körülbelül [90–100], a lisszaboni repülőtéren állomásozó légi járműből és [5–15], a portói repülőtéren állomásozó légi járműből állt. A 2022. nyári IATA idény esetében a szezonális átlag körülbelül [90–100], a lisszaboni repülőtéren állomásozó légi jármű és [0–10], a portói repülőtéren állomásozó légi jármű lenne. A 2023–2025-ös években a TAP Air Portugal arra számít, hogy 2022-höz képest flottája korlátozott számú repülőgéppel bővülni fog. A lisszaboni repülőtéren, illetve a portói repülőtéren állomásozó flotta közötti megoszlás a lisszaboni vagy portói műveletekre kiosztott blokkidőn alapuló repülőgépszám-elosztásból adódik. Hivatalosan a TAP Air Portugal valamennyi légi járműve a lisszaboni repülőtéren állomásozik, bár nem minden járat közlekedik a repülőtérre vagy a repülőtérről. A portói műveleteket Lisszabonban állomásozó repülőgépek rotálásával biztosítják, beleértve a légi járművek éjszakázását is. A TAP Air Portugal nem rendel repülőgépeket egyetlen más, általa kiszolgált repülőtérhez sem.

([26]) Portugália 2021. november 16-i beadványa.

([27]) Portugália 2021. november 8-i beadványa.

b) Másrészt az utaskereslet viszonylag erős, bár törékeny fellendülése miatt a lisszaboni repülőtér a szerkezetátalakítási időszakban várhatóan visszatér ahhoz a magas, [90–100] %-os töltöttséghez, amelyet a Covid19-világjárvány előtt a TAP Air Portugal és a diszkont légitársaságok gyors ütemű növekedésének szakaszát követően ért el. Következésképpen a lisszaboni repülőtér súlyos kapacitáskorlátai, amelyek különösen az egyetlen futópályához kapcsolódnak, várhatóan a teljes szerkezetátalakítási időszak alatt akadályozzák a TAP Air Portugal versenytársainak piacra lépését vagy terjeszkedését, mivel a lisszaboni repülőtér repülőtéri infrastrukturális szolgáltatásaihoz való hozzáférés iránti igényeik egy részét nem lehet kielégíteni.

2.4.1.3. A költségek csökkentése

(33) A TAP Air Portugal a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt három eszközzel tervezi csökkenteni a működési költségeket.

(34) Az első a légijármű-beszállítókkal és a lízingbeadókkal kötött szerződések újratárgyalása. A TAP Air Portugal megállapodott a beszállítóival, hogy az eredeti szerződésben meghatározott […] időszak […], ami […] milliárd EUR összegű tőkekiadás elhalasztását eredményezte a szerkezetátalakítási terv végét követő időpontig. Emellett a TAP Air Portugal […] millió EUR készpénz-megtakarítást ért el a lízingbeadókkal folytatott újratárgyalások révén, valamint […] millió EUR készpénzbevételre tett szert repülőgépek eladásából és bérbeadásából.

(35) A működési költségek csökkentésének második eszközeként a harmadik félnek fizetendő költségek csökkentésére irányuló intézkedések szolgáltak. Először is, a TAP Air Portugal […] millió EUR üzemanyagköltség-megtakarítást vár az üzleti terv időszakára (ebből […] millió EUR-t […]-ban/-ben) az újabb, energiahatékonyabb légi járművek üzemeltetése, az útvonalak és a légi járművek jobb összepárosítása és az üzemanyag-optimalizáló szoftver bevezetése révén. Másrészt a TAP […]-ig évi […] millió EUR költségmegtakarítást tervez elérni. […]. Harmadsorban a szerkezetátalakítási terv […] millió EUR összegű éves költségmegtakarítást irányoz elő bizonyos szolgáltatókkal kötött szerződések újratárgyalása révén, […].

(36) A TAP Air Portugal működési költségeinek tervezett csökkentését elősegítő harmadik eszköz a munkaerőköltségek csökkentése, amely a TAP Air Portugal várakozásai szerint évi […] millió EUR megtakarítást eredményez, ami a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt összesen körülbelül […] milliárd EUR-t tesz ki. E költségmegtakarítások elérése érdekében a TAP Air Portugal a következő intézkedéseket hozta meg:

a) A személyzet létszámának csökkentése (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) 2020-ban és 2021 elején 1 200 fővel, főként a határozott idejű munkaszerződések meg nem hosszabbítása révén, 2021-ben pedig további 2 000 fős létszámcsökkenéssel.

b) Ezenkívül a bérek csökkentésére irányuló intézkedések, az automatikus béremelések felfüggesztése, valamint a kollektív szerződések záradékainak felfüggesztése a termelékenység növelése és a munkaerőköltségek 2024-ig történő csökkentése érdekében, amelyek a szakszervezetekkel kötött „szükséghelyzeti megállapodások” révén a teljes személyzetre alkalmazandók, az alábbiak szerint:

i. 2021 és 2023 között az 1 330 EUR-t meghaladó fix fizetések esetében 25 %-os, 2024-ben pedig 20 %-os átfogó csökkentés (ez a csökkentés 2021-ben 50 %-ig nőtt, majd 2024-re fokozatosan 35 %-ra csökken a pilóták esetében); a kabinszemélyzet és egy egyedi M&E szerelői szakszervezet emellett elfogadta a munkaórák 2021. évi 15 %-os csökkentését, ami 2023-ra fokozatosan 5 %-ra mérséklődik, így lehetővé teszi 750 teljes munkaidős egyenérték finanszírozását, leépítés helyett;

ii. az automatikus fizetésemelések és automatikus előléptetések, valamint több javadalmazási összetevő felfüggesztése; valamint

iii. a kabinszemélyzet létszámának csökkentése minden egyes repülőgépen a légi jármű gyártója szerinti minimális kabinszemélyzetre.

c) A szükséghelyzeti megállapodásokban több szakszervezet kötelezettséget vállalt a TAP Air Portugal felé a munkaerőköltségre vonatkozó 2025-ös célokra irányulóan. Ezeket a célokat vagy új kollektív szerződések aláírásával, vagy – a tárgyalások kudarca esetén – a jelenlegi kollektív szerződések megszüntetésével és a munkaügyi szabályoknak az általános munkajoghoz való hozzáigazításával érik el, amely a jelenlegi kollektív szerződéseknél jóval kevésbé korlátozó. […].

2.4.1.4. A bevételek növelése

(37) A TAP Air Portugal arra számít, hogy bevételei az állandósult állapotban – azaz a szerkezetátalakítási terv teljesítésekor – évi […] millió EUR körüli mértékben fognak emelkedni, de a szerkezetátalakítási terv csak […] millió EUR-t vesz figyelembe (évente, állandósult állapotban). A bevételek növekedése főként […] adódik.

2.4.2. *A szerkezetátalakítási költségek és a finanszírozási források áttekintése*

(38) A szerkezetátalakítási terv szerint a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtása olyan nettó szerkezetátalakítási költségeket von maga után, amelyeket nem fedeznek a személyzettel kapcsolatos működési költségek várható csökkentései vagy egyéb bevételek, amelyek becsült összege 2025-ig […] milliárd EUR. A(z) […] milliárd EUR összegű szerkezetátalakítási költségek zöme az időszakra vonatkozó költségfedezet hiányának tudható be, amelyet a TAP SGPS műveleteinek vonatkozásában fedezni kell, hogy ne álljon fenn nemteljesítés vagy a működési engedély fenntartására való képtelenség kockázata. A fennmaradó szerkezetátalakítási költségek a legfeljebb […] millió EUR összegű adósság-visszafizetésekhez, az új repülőgépek legfeljebb […] millió EUR összegű beszerzéséhez, valamint a munkavállalóknak nyújtott […] millió EUR összegű munkaügyi kártérítésekhez kapcsolódnak. A szerkezetátalakítási költségek nem tartalmazzák azokat a támogatásokat, amelyeket e határozat előtt jelentettek be a TAP Air Portugal számára az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti, a légi közlekedésre vonatkozó állami korlátozásokból eredő rendkívüli esemény miatt elszenvedett kár megtérítéseként, a vonatkozó bizottsági határozatokban foglaltak szerint ([28]).

(39) Portugália szerint a pénzügyi helyzet romlása, valamint a Covid19-világjárványnak az ágazatra és a gazdaságra gyakorolt súlyos hatása miatt a TAP SGPS jelenleg nem képes állami támogatás nélkül […]. Mindazonáltal a TAP Air Portugal előteremtett […] millió EUR-t […], amelyre a Portugál Köztársaság […] %-ban kezességet vállalt, míg a fennmaradó […] %-ot a TAP Air Portugalnak kell fedeznie […]. Portugália úgy véli, hogy a jelentős sajáttőke-növelő intézkedések végrehajtásának lehetővé kell tennie a TAP SGPS számára, hogy […]-tól/-től hozzáférjen a tőkepiacokhoz annak érdekében, hogy további forrásokat teremtsen elő magánbefektetőktől.

(40) Amint a(z) […] millió EUR összegű államilag garantált finanszírozás és a tőkeemelés megvalósul, a TAP Air Portugal […]-tól/-től legalább […] millió EUR összegű, állami kezességvállalás nélküli finanszírozáshoz jutna […]. A magánpiaci finanszírozáshoz való hozzáférés szükségtelenné teszi a(z) […] millió EUR-ig terjedő összegű állami kezességvállalással biztosított hitel formájában nyújtott további likviditási puffert, amelyet a szerkezetátalakítási támogatásról szóló eredeti bejelentés vészhelyzeti pufferként tartalmazott.

(41) A 2021. november 16-án felülvizsgált teljes állami finanszírozás magában foglal sajáttőke- vagy kvázisajáttőke-intézkedéseket, amelyeket az alábbiak szerint kell végrehajtani:

a) 1,2 milliárd EUR összegű megmentési hitel, amelyet azonos névértéken saját tőkévé kell átalakítani, és 2021-ben mintegy […] millió EUR felhalmozott kamattal kell növelni;

b) […] millió EUR az állam által […] %-ban garantált […] millió EUR összegű kölcsön […] %-ára, amelyet […] végéig kell nyújtani, és […]-ban/-ben kell visszafizetni, állami tőkeinjekció révén. A kölcsön kamatlába megfelel a hitelnyújtás időpontjában alkalmazandó piaci feltételeknek ([…]), de nem haladhatja meg a referencia-kamatlábról szóló bizottsági közlemény ([29]) alapján meghatározott referencia-kamatlábat;

c) […] millió EUR összegű közvetlen tőkeinjekció, amelyet az állam […]-ban/-ben hajt végre.

([28]) A Bizottság 2021. április 23-i határozata az SA.62304 (2021/N) számú állami támogatásról – Portugália – Covid19: A TAP Portugalnak nyújtott kártérítés (HL C 240., 2021.6.18., 1. o.); a Bizottság 2021. december 21-i határozata az SA.63402 (2021/N) számú állami támogatásról – Covid19: TAP kártérítés II. (nincs közzétéve) és az SA.100121 (2021/N) számú állami támogatásról – Covid19: A TAP Portugalnak nyújtott kártérítés III. A TAP Air Portugal számára kártérítésként nyújtott összegek olyan bevételnek minősülnek, amely a működési bevételekhez hasonlóan csökkenti azokat a fennmaradó költségeket, amelyeket a múltbeli és jelenlegi működési bevételek vagy a szerkezetátalakítási támogatás kedvezményezettjétől vagy például a hitelezőktől vagy beszállítóktól származó saját hozzájárulások nem fedezhetnek.

([29]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

(42) Portugália arról tájékoztatott, hogy az intézkedéseket közvetlenül az állami költségvetésből fogja finanszírozni ([30]), ami megköveteli a szükséges végrehajtási aktusokat, beleértve a részvénytőke-módosítások vállalati jóváhagyását, valamint a kölcsön- és garanciamegállapodások megkötését.

(43) A TAP SGPS szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulásai és a különböző hozzájárulók hozzájárulásai mintegy […] milliárd EUR-t tesznek ki, ami a 2020–2025-ös időszakra oszlik meg, és a következő intézkedéseket foglalja magában:

a) a munkaügyi szerkezetátalakításhoz kapcsolódó kártalanítások kifizetése – […] – […] – […] millió EUR ([…] […] millió EUR […]);

b) harmadik felek hozzájárulásai vagy költséghatékonyság összesen […] millió EUR összegben, amiből […] millió EUR-t már 2021-ben végrehajtottak, […] millió EUR pedig folyamatban lévő szerződésekből ered, amelyek a következőket foglalják magukban:

i. […] millió EUR a repülőtéri szolgáltatásokhoz, valamint az étkeztetéshez és a fedélzeti szolgáltatásokhoz kapcsolódóan, ami a külső célállomásokon történő étkeztetés tekintetében a szerződések újratárgyalásából (azaz új pályázatok bekéréséből), a lisszaboni repülőtéri étkeztetés vonatkozásában a beszállítóval történő újratárgyalásból, a fedélzeti vásárlás („Buy-on-Board") újratárgyalásából, valamint a takarítási, a jegyértékesítési és egyéb repülőtéri szolgáltatások újratárgyalásából adódik;

ii. […] millió EUR a flottához, valamint a nyomon követéshez és értékeléshez, azaz a vevő által berendezett felszerelés, az anyagok és a kedvezmények újratárgyalásához kapcsolódóan;

iii. […] millió EUR a vállalati szolgáltatásokhoz és az ingatlanokhoz kapcsolódóan (azaz a parkolási és médiadíjak, hirdetések és jogi támogatás stb. újratárgyalása);

iv. […] millió EUR az informatikához (azaz a licencek újratárgyalásához, kommunikációs platformokhoz, kiszervezett támogatáshoz stb.) kapcsolódóan; valamint

v. […] millió EUR a személyzet elszállásolásához és az üzemanyaghoz kapcsolódóan (azaz a külső állomásokon való közlekedés és szállás újratárgyalása);

c) legalább […] millió EUR összegű, már lekötött új légi jármű lízingelése, […];

d) eszközök kivonásához és az eredetiberendezés-gyártókkal folytatott újratárgyalásokhoz kapcsolódó egyéb hozzájárulások, összesen mintegy […] millió EUR értékben, a következő bontásban:

i. […] millió EUR, […] […] millió EUR;

ii. […] millió EUR […];

iii. […] millió EUR […];

e) […] millió EUR összegű új finanszírozás, egy […]-tól/-től beszerezve vagy megszervezve, nevezetesen:

i. […] millió EUR összegű, az állam által nem garantált és a TAP Air Portugal által fedezett hitel a(z) […] millió EUR összegű hitelből; és

ii. […] millió EUR összegű új adósság, […] millió EUR […] eszközminősítéssel […]; ez az új adósság az esetlegesen felmerülő likviditási igényektől függ, és *de facto* felváltja az eredetileg bejelentett, az állam által garantált, feltételhez kötött likviditást […] millió EUR összegben, amelyet már nem terveznek szerkezetátalakítási támogatásként nyújtani ([31]);

f) a(z) […] leányvállalat elidegenítésével kapcsolatos rendkívüli kiadások kifizetése […] millió EUR ([…] % […], […] % […] % […]), […] ([32]);

g) két kötvénykibocsátás ((23) preambulumbekezdés) […] millió EUR névértékű fennálló összege visszafizetésének elhalasztása, valamint az adott kötvényekre és hitelekre vonatkozó megállapodásokról való lemondásból eredő konzorciális hitelek; a meglévő hitelezők lemondtak a kedvezményezett általi esedékes visszafizetéshez való jogukról […] ([…] […] millió EUR, […] […] millió EUR, […] […] millió EUR); […].

(44) 2021. június 10-i és november 16-i beadványában Portugália megjegyzi, hogy a saját hozzájárulásra vonatkozó valamennyi fenti intézkedés végrehajtása megtörtént vagy küszöbön áll. Ezek az érintett felekkel már elfogadott, kötelező érvényű kötelezettségvállalásokon alapulnak, amelyeket végrehajtandó belső utasításokkal valósítottak meg. Ami a munkaerővel kapcsolatos szerkezetátalakítási intézkedéseket illeti, a költségmegtakarítások a TAP Air Portugal, a Portugália Airlines és a munkavállalói szakszervezetek között a korábban hatályos kollektív szerződések felfüggesztését követően kötött szükséghelyzeti megállapodásokon alapulnak.

([30]) A szerkezetátalakítási terv éveiben jóváhagyott állami költségvetési törvények. A 2021. évre vonatkozóan lásd a 2021. évi állami költségvetés jóváhagyásáról szóló, 2020. december 31-i 75-B/2020. sz. törvény 166. cikkét.

([31]) […].

([32]) […].

(45) A tehermegosztást illetően Portugália előadja, hogy a TAP SGPS teljes részvénytőkéje […] millió EUR, […]. A kedvezményezett részvényesei közötti megfelelő tehermegosztás biztosítása érdekében a TAP SGPS könyvelésében a jegyzett tőke teljes összegét […]-ra csökkentik. E csökkentést megelőzően veszteségviselés céljából […]. Megjegyzendő, hogy […]. A fent említett tőkeleszállítást és veszteségviselést követően a portugál állam a DGTF-en keresztül körülbelül […] millió EUR összegű tőkeemelést jegyez a TAP SGPS-ben, ezáltal a TAP SGPS egyedüli részvényesévé válik. Emellett a TAP Air Portugal közvetlen támogatás kedvezményezettje lesz a veszteségviselés céljából végrehajtott tőkeleszállítás révén, amelyet tőkeinjekció követ. Az 1,2 milliárd EUR összegű meglévő megmentési kölcsön tőkévé történő átalakítására irányuló első támogatási intézkedést csak veszteségviselést és tőkeleszállítást követően hajtják végre.

(46) A 2021. június 10-i – 2021. november 16-án frissített – értesítésben Portugália elismeri, hogy a saját hozzájárulás összege nem éri el a becsült szerkezetátalakítási költségek 50 %-át. E tekintetben Portugália hangsúlyozza, hogy a jelenlegi körülmények között, a Covid19-világjárvány közvetlen és közvetett hatásai által súlyosan érintett légi közlekedési ágazat bizonytalan kilátásai miatt a kedvezményezett […]. Portugália arról tájékoztat, hogy […]. A Covid19-világjárvány kitörését követően azonban a hitelfinanszírozási piacok nagyrészt bezárultak a légitársaságok előtt, a pénzügyi intézmények pedig általában drasztikusan csökkentették hitellimitjeiket a légi közlekedési ágazat esetében.

(47) Portugália rámutat a kedvezményezett érdekelt felei által viselt költségmegtakarítási intézkedések hatókörére, és fenntartja, hogy ezek az intézkedések valódi és tényleges saját hozzájárulási forrást jelentenek a szerkezetátalakítási tervhez, tekintettel arra, hogy hatékonyak és tartósak. Következésképpen Portugália szerint a saját hozzájárulás szintje jelentős, mivel megfelel annak a maximális szintnek, amelyet a kedvezményezett a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó sajátos körülmények között vállalni képes.

2.4.3. *Fizetőképességi és likviditási szükségletek: az életképesség jövőbeni helyreállítása*

(48) Portugália a 2021. június 10-én bejelentett és 2021. november 16-án módosított szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyvében olyan pénzügyi előrejelzéseket nyújtott be, amelyek a TAP Air Portugal (Portugália Airlinest is magában foglaló) alapvető légi közlekedési tevékenységeire vonatkoznak, a 2.4.1.1. szakaszban leírtak szerint. Ezek az előrejelzések azt irányozzák elő, hogy […]. A szerkezetátalakítási terv 2025-ös lejártakor a TAP Air Portugal szerint […] %-os tőkearányos jövedelmezőség (ROE) és a befektetett tőke […] %-os megtérülése (ROCE) várható.

(49) Ami a likviditási előrejelzéseket illeti, a TAP Air Portugal arra számít, hogy […]. Emellett a pénzügyi előrejelzések szerint a saját tőke és az eszközök, illetve a nettó adósság és a saját tőke aránya […], és 2025-re eléri a(z) […] %-os, illetve a(z) […] %-os szintet. Végezetül a nettó adósság EBITDA-hoz viszonyított arányára vonatkozó előrejelzések a 2022. évi […]-ról 2025-re fokozatosan […]-ra csökkennek.

1. táblázat

A 2021. június 10-én bejelentett szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzései (alapforgatókönyv)

	Szerkezetátalakítási időszak					
millió EUR	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Bevételek	1 060	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	(965)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó eredmény	(1 230)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó adósság	4 110	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operatív cash flow	(244)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saját tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: A társaság adatai. Valamennyi adat a TAP Air Portugalra vonatkozik (a Portugália Airlinest is beleértve).

(50) A TAP Air Portugal életképességének helyreállítása a költségek csökkentésén áll vagy bukik, mivel a bevételekre vonatkozó előrejelzések a légi forgalom helyreállását követik. A költségek csökkenése a 2.4.1.1–2.4.1.3. szakaszban ismertetett szerkezetátalakítási intézkedésekből ered, amelyek révén a TAP Air Portugal arra számít, hogy a férőhely-kilométerre vetített kiadások (CASK) a 2019. évi […] eurócentről 2025-re […] eurócentre csökkennek. A CASK ezen […] eurócent […] főként a TAP Air Portugal legnagyobb költségtételeit, nevezetesen az üzemanyagot (2019-ben […] eurócent) és a munkaerőt (2019-ben […] eurócent) érintő 2019. évi szerkezetátalakítási intézkedésekből ered. Az üzemanyag tekintetében a TAP Air Portugal férőhely-kilométerenként […] eurócent megtakarítást vár, a Bloombergtől lekért jelenlegi piaci várakozásokkal összhangban lévő árfolyamot és üzemanyagárat feltételezve, az üzemanyag-hatékonyabb repülőgépek beszerzéséből, az útvonalak és a légi járművek jobb összepárosításából, valamint egy üzemanyag-optimalizáló szoftver bevezetéséből adódóan (2.4.1.3. szakasz). A munkaerő tekintetében a TAP Air Portugal várakozásai szerint a teljes munkaidős egyenérték csökkentésére irányuló intézkedések és a munkavállalókkal folytatott szerződések újratárgyalása (2.4.1.3. szakasz) férőhely-kilométerenként […] eurócent megtakarítást eredményez.

(51) Ami a bevételi előrejelzéseket illeti, ezek többsége a légi utasforgalomból származik, míg a karbantartásból, az árufuvarozásból és a postai küldeményekből származó bevételek a 2025-ös teljes bevétel nagyjából […] %-át teszik ki. A légi utasforgalomból származó bevételek megbecsléséhez a TAP Air Portugal az IATA alapvonalként szolgáló előrejelzéseivel (2020. október) ([33]) összhangban álló fellendülési tendenciát feltételez, de alacsonyabb éves légi forgalommal. Így például, míg az IATA arra számít, hogy a légi forgalom a 2021. évi 49 %-ról 2025-re 109 %-ra nő a 2019-ben repült utasok számához képest, a TAP 2021-re […] %-ot, 2025-re pedig […] %-ot feltételez. Ezenkívül a TAP Air Portugal 2025-re […] eurócent hozamot és […] %-os kihasználtsági tényezőt feltételez, ami a 2019-es értékhez képest alacsonyabb ([…] eurócent), illetve magasabb ([…] %), mint 2019-ben. Végezetül a TAP Air Portugal bevételnövekedést vetít előre a 2.4.1.4. szakaszban ismertetett, az árufuvarozáshoz és a kiegészítő tevékenységekhez kapcsolódó intézkedésekből adódóan. Összességében, figyelembe véve az összes bevételi forrást, a TAP Air Portugal arra számít, hogy a férőhely-kilométerenkénti bevételek a 2019. évi […] eurócentről 2025-re […] eurócentre csökkennek.

(52) A 2021. június 10-én bejelentett szerkezetátalakítási terv meghatározott egy kedvezőtlen forgatókönyvet, amely három paraméter pesszimista alakulásán alapul: üzemanyagköltség, kereslet és hozam. A kedvezőtlen forgatókönyv paramétereinek negatív változásaival a TAP Air Portugal operatív cash flow-ja és EBIT-je […], miután a pesszimista feltételezés csak az eredmények nagyságrendjén változtat. Csak a legkedvezőtlenebb forgatókönyv esetén, mindhárom érintett paraméter negatív alakulását feltételezve […].

(53) Végezetül, Portugália 2021. november 9-én aktualizálta a bejelentett szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzéseit. Az aktualizálás figyelembe veszi a légi közlekedési piacnak a bejelentett előrejelzésekhez viszonyított legújabb fejleményeit, nevezetesen a forgalomélénkülési kilátások javulását ([34]) és a sugárhajtómű-üzemanyagok árának emelkedését, és a forgalmi költségek […] %-os emelkedését feltételezi, tükrözve a közelmúltbeli inflációs dinamikát. Ezek a felülvizsgált feltételezések a bevételek és a költségek növekedését eredményezik a bejelentett előrejelzésekhez képest. Összességében az EBIT […], de eléri a […]-t, azaz a bejelentett előrejelzésekben szereplő […] millió EUR helyett a […] millió EUR-t. Hasonlóképpen, a nettó eredmény pozitív […] ([…] […] millió EUR), […] […] millió EUR. […]-ban/ben a befektetett tőke megtérülése (ROCE) […], míg a tőkearányos jövedelmezőség (ROE) […] % lenne.

2.5. **Az eljárás megindításáról szóló határozat előzetes megállapításai**

(54) A Portugália által a 2021. június 10-i bejelentésben szolgáltatott információk alapján a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése és 108. cikkének (3) bekezdése értelmében jogszerű állami támogatásnak minősítette a TAP SGPS-nek nyújtott bejelentett állami támogatást. A Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján értékelte a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét, és miután megállapította, hogy első látásra az iránymutatásban meghatározott összeegyeztethetőségi feltételek közül több nem teljesült, úgy határozott, hogy hivatalos vizsgálati eljárást indít.

(55) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen megállapította, hogy a támogatás kedvezményezettjeként kijelölt TAP SGPS jogosult a szerkezetátalakítási támogatásra, különösen a felhalmozott negatív saját tőke miatt, amely a 2019 végi […] millió EUR-ról 2020-ra […] milliárd EUR-ra nőtt. A Bizottság azt is megállapította, hogy a szerkezetátalakítási támogatás szükséges volt a szerkezetátalakítási terv sikeres végrehajtásához, és formája alkalmas volt a felmerült likviditási és fizetőképességi problémák kezelésére.

([33]) A kereslet helyreállására vonatkozó adatok az európai belföldi forgalom és az Európából Észak- és Dél-Amerikába, Szubszaharai- és Észak-Afrikába irányuló forgalom tekintetében. Forrás: IATA/Oxford Economics: A légi utasokra vonatkozó előrejelzés – Globális jelentés, 2020. október.

([34]) A kereslet helyreállására vonatkozó adatok a portugáliai belföldi forgalom, a Portugáliából Európába, továbbá a Portugáliából Észak- és Dél-Amerikába, valamint Afrikába irányuló forgalom tekintetében, a TAP 2019-es utastömege szerint. Forrás: IATA/Oxford Economics: A légi utasokra vonatkozó előrejelzés – Globális jelentés, 2021. október.

(56) A Bizottság megállapította, hogy prudens feltételezések alapján az az értékelés, amely szerint a szerkezetátalakítási időszak végére a várható nyereség és a saját tőke megtérülése […] % […] körül alakul, igazolja Portugália azon érvelését, hogy a szerkezetátalakítási terv biztosítaná a kedvezményezett hosszú távú életképességét, és kedvezőtlen forgatókönyv esetén is szilárd maradna. Állami beavatkozás nélkül a kedvezményezett, és következésképpen a TAP Air Portugal elkerülhetetlenül kilépne a piacról, szociális nehézségeket okozva és negatív továbbgyűrűző hatásokat gyakorolva az egész portugál gazdaságra – amely erősen függ az idegenforgalmi ágazattól –, emellett egy fontos szolgáltatás zavarához vezetne, amely nehezen helyettesíthető.

(57) A Bizottság ezt követően kételyeinek adott hangot először is a támogatás arányosságát illetően ([35]), megjegyezve, hogy a saját hozzájárulás legtöbb forrása költségcsökkentésből, azaz csak a költségek elkerüléséből származott, piaci befektetőtől vagy hitelezőtől származó új finanszírozás nélkül, eltekintve a 2021-ben érkező repülőgépek lízingjére vonatkozó új szerződésektől. A Bizottság megjegyezte, hogy a saját hozzájárulás legfeljebb a szerkezetátalakítási költségek […] %-ának felelne meg, ugyanakkor nem egyértelmű, hogy elfogadható-e a munkaerőköltség-csökkentés, amely a saját hozzájárulás több mint […] %-át tette ki. A tehermegosztási követelményeket illetően a Bizottság megjegyezte, nem nyújtottak be indokolást arra vonatkozóan, hogy a TAP SGPS kötvényeinek tulajdonosai által viselt adósság részleges csökkentése miért nem lenne elvben megvalósítható.

(58) Másodszor, a Bizottság kétségeit fejezte ki a versenytorzulást korlátozó intézkedésekkel kapcsolatban ([36]). A Bizottság rámutatott különösen a következőkre: i. kétséges, hogy a bizonyos eszközök veszteséges tevékenységekkel kapcsolatos javasolt elidegenítése a támogatás által okozott versenytorzulás kezelésének tekinthető-e, és hogy mindenesetre a javasolt elidegenítések elegendőek voltak-e az ilyen torzulás kezelésére, ii. a portugál hatóságok azon álláspontját, hogy a résidők elidegenítése túl korai és szükségtelen volt, nem támasztották alá olyan mennyiségi elemzéssel, amely azt mutatta volna, hogy az ilyen elidegenítések valóban veszélyeztetnék a TAP Air Portugal életképességének helyreállítását, tekintve, hogy erős pozícióval rendelkezik a rendkívül zsúfolt lisszaboni repülőtéren a résidők tekintetében, valamint iii. míg a 2025-re előrejelzett teljes flottakapacitás alacsonyabb, mint a szerkezetátalakítás előtti időszakban, semmi nem tette lehetővé annak igazolását, hogy az új légi jármű szerkezetátalakítási időszakban történő beszerzése révén keletkező kapacitás nem lenne túlzott, emellett nem volt arra irányuló kötelezettségvállalás, hogy a szerkezetátalakítási terv idejére alacsonyabb kapacitást tartanak fenn.

(59) Végezetül a Bizottság megjegyezte, hogy a terv öt évnél hosszabb ideig tart, miközben az előrejelzések bizonytalanságokat hordoznak magukban azzal kapcsolatban, hogy miként alakul a kereslet 2025 végéig komoly stresszforgatókönyvek esetén, ami több támogatást tehet szükségessé ([37]).

3. **PORTUGÁLIA ÉSZREVÉTELEI**

(60) Portugália 2021. augusztus 19-én nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeit.

(61) Első észrevételként Portugália emlékeztet a légi közlekedésnek a Covid19-világjárvány által okozott példátlan és általános leállítására, valamint a légi fuvarozókra gyakorolt pusztító és aszimmetrikus következményekre. Portugália rámutat arra, hogy a járvány kitörése előtt a TAP Air Portugal önállóan nyereséges volt, és a pénzügyi stabilitás egyértelmű jeleit mutatta. Végezetül Portugália megjegyzi, hogy a világjárvány miatt elhalasztották a 2020. december 31-ig alkalmazni tervezett megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás felülvizsgálatát. Bár a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatást nem olyan rendkívüli körülményekre tervezték, mint a Covid19-világjárvány, teret enged a szabályok rugalmasabb alkalmazásának, különösen ami azt illeti, hogy milyen saját hozzájárulás tekintendő kellően magasnak és megfelelőnek. Portugália szerint a Covid19-hez kapcsolódó egyedi körülmények és kihívások, valamint annak a TAP üzleti modelljére gyakorolt hatása rugalmasabb megközelítést indokol az ágazaton belüli korábbi hagyományos megmentésekhez és szerkezetátalakításokhoz képest. A Covid19-világjárvány példátlan körülményei szükségessé teszik a megmentési és szerkezetátalakítási szabályok és elvek rugalmas érvényesítését.

3.1. **Pénzügyi előrejelzések és az életképesség helyreállítása**

(62) Portugália hangsúlyozza, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzések megbízható és konzervatív feltételezéseken alapulnak. Portugália rámutat, hogy míg az IATA előrejelzései már 2024-re meghaladják a 2019-es szintet, a terv alapforgatókönyvében szereplő keresleti előrejelzések […]-ig nem állnak vissza a 2019. évi szintekre. Hasonlóképpen, a TAP Air Portugal bevételi pályája 2021-ben alacsonyabb pontról indul az utas-előrejelzéshez képest, például a 2021. évi utasbevétel a 2019. évi szint […] %-a, míg az utasok száma tekintetében a különbség […] %.

([35]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (83)–(88) preambulumbekezdését.
([36]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (97)–(100) preambulumbekezdését.
([37]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (74) és (75) preambulumbekezdését.

(63) Portugália kiemeli a TAP Air Portugal kapacitásainak hatékony bevetését. A vállalat át tudta csoportosítani kapacitását a keresleti rések megcélzásához, az afrikai forgalom erőteljesebb fellendülésével kompenzálva a Brazíliába irányuló, illetve az onnan kiinduló utazást. Emellett aktívan lecserélte a nagyobb repülőgépeket kisebb befogadóképességűekre, amikor alacsony kihasználtsági mutatókkal nézett szembe, és például utasszállító légi járműveket alakított át teherszállításra. A kapacitás hatékony bevetése és a rugalmas műveletek a szigorú költségellenőrzési politikákkal párosulva a szerkezetátalakítási tervben várthoz képest alacsonyabb készpénzfelhasználást eredményeztek, a rosszabb keresleti forgatókönyv ellenére (pl. a TAP Air Portugal EBIT-je 2021 első felében […] millió EUR-val jobb volt a tervben előrejelzettnél).

(64) Portugália megjegyzi, hogy a TAP Air Portugal abból indult ki, a rendelkezésre álló férőhely-kilométerre jutó bevétel (RASK) pályája alatta marad a múltbeli szinteknek (2025-re […] eurócent, szemben a 2018. évi akár […] eurócenttel) és annak, amit jelenleg sikerült elérni (kompenzálva azt, hogy az utasok száma alacsonyabb a szerkezetátalakítási terv utasszámainál). Portugália azt is megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv nem vette figyelembe a folyamatok/módszerek fejlesztéséből, a kulcsfontosságú rendszerek/eszközök korszerűsítéséből és a további költségcsökkentési kezdeményezésekből (pl. flottabérbeadás, halasztások és a jóváhagyást követő későbbi tárgyalási fordulók) származó, a bejelentést követően azonosított további […] millió EUR bevételt.

(65) A szerkezetátalakítási időszak hosszát illetően Portugália azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő számos intézkedést már 2020-ra végrehajtottak, bár a szerkezetátalakítási támogatást csak 2021 utolsó negyedévében nyújtják. Ezért a TAP Air Portugal életképességének helyreállításához kulcsfontosságú […] állami beavatkozás időtartama öt évnél rövidebb lesz.

3.2. **Arányosság és az állami támogatás minimálisra korlátozása**

(66) 2021. november 16-i beadványában Portugália tudomásul veszi a saját hozzájárulás új forrásait, már nem ragaszkodik ahhoz, hogy a munkaerőköltség-csökkentést a saját hozzájárulás egyik forrásának minősítsék, új bontásban ismerteti a szerkezetátalakítási költségeket, és megjegyzéseket fűz a tehermegosztási intézkedésekhez.

3.2.1. *A saját hozzájárulás új forrásai*

(67) Portugália a következő további új saját hozzájárulási forrásokat azonosította:

a) *A meglévő hitelnyújtók által biztosított támogatás*: Portugália megjegyzi, hogy a TAP Air Portugalnak sikerült támogatást kapnia a meglévő hitelezőktől. A Covid19-világjárvány és az EBITDAR ebből következő romlása miatt a TAP Air Portugal […]. A vállalatnak azonban sikerült mentességeket kapnia, ami elhárította az eladási és előtörlesztési opciók aktiválását. Portugália szerint az ilyen mentességek a tehermegosztás és a saját hozzájárulás egy formáját jelentik, mivel […] (a (43) preambulumbekezdés g) pontja).

b) *Új befektetői és piaci finanszírozás:* Portugália megjegyzi, hogy a TAP Air Portugalt olyan potenciális új befektetők keresték meg, akik érdekeltek a jövőbeli részesedésszerzésben, és új finanszírozásról tárgyaltak (a (43) preambulumbekezdés e) pontja).

c) *A légi járművek kiegészítő finanszírozása:* Portugália bizonyítékokkal támasztja alá a repülőgépek lízingjének finanszírozására vonatkozó új kötelezettségvállalásokat, amelyek […] millió EUR-ról összesen […] millió EUR-ra emelik e finanszírozás szintjét (a (43) preambulumbekezdés c) pontja).

3.2.2. *A munkaerőköltség csökkentése*

(68) A munkaerőköltség-csökkentést illetően, amellyel kapcsolatban a Bizottság kételyeit fejezte ki, Portugália lényegében azt állította, hogy ezek hozzájárulnak a támogatás minimalizálásához, és a kedvezményezett hitelezői részéről hatékony, tartós és visszafordíthatatlan hozzájárulást jelentenek. Portugália kitart amellett, hogy a portugál jog szerint a munkavállalók a munkáltatókkal szemben elsőbbségi hitelezőnek minősülnek, mivel a munkavállalói követeléseket minden más garantált vagy elsőbbségi követeléssel szemben elsőként egyenlítik ki. Ezért a munkaerőköltség saját hozzájárulásként javasolt, összesen […] millió EUR összegű csökkentése magában foglalja ezeket a hiteleket is. Végezetül Portugália megjegyzi, hogy a TAP Air Portugal tárgyalások révén érte el ezeket a költségcsökkentéseket, és megkívánta a munkavállalóktól, hogy mondjanak le jövőbeli követeléseik egy részéről. Ezek tehát egyenértékűek a partnerek (pl. repülőgép-beszállítók/-bérbeadók) részéről biztosított adósságleírással vagy a szerződéses költségek egyéb csökkentésével, mind az erőfeszítésben való részvétel tekintetében, mind pedig a kedvezményezett hosszú távú életképességébe vetett bizalom jeleként.

(69) Míg Portugália elismerte, hogy a saját hozzájárulásnak rendes körülmények között összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatással a kedvezményezett fizetőképességére vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatások tekintetében, és hogy a költségcsökkentések nem minősülnek sajáttőke-növelő intézkedésnek, a rendkívüli körülményekre tekintettel továbbra is elfogadható az olyan saját hozzájárulás, amelynek nincs a nyújtott támogatással összehasonlítható hatása. Végül 2021. november 16-i beadványában Portugália már nem szerepeltette a munkaerőköltség-csökkentést a kedvezményezett szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulásának forrásai között.

3.2.3. *A szerkezetátalakítási költségek lebontása és finanszírozási forrásai*

(70) Portugália 2021. november 16-án benyújtotta a szerkezetátalakítási költségek bontását, valamint a vonatkozó saját hozzájárulás kiszámítását és arányát, figyelembe véve a saját hozzájárulás új forrásait, amelyek a következőképpen kerülnek bemutatásra.

2. táblázat

A szerkezetátalakítási költségek lebontása és finanszírozási forrásai (millió EUR, kerekítve)

Szerkezetátalakítási költségek		**Finanszírozási források**	**millió EUR**	**%**
		Saját hozzájárulás		
Új légi jármű beszerzése	[…]	Munkavállalók kártalanítása	[…]	[…] %
Adósság visszafizetése	[…]	Újratárgyalt szerződések (harmadik felek)	[…]	[…] %
[…]	[…]	Új légi jármű lízingje	[…]	[…] %
Munkaerő (kártalanítás)	[…]	Egyéb hozzájárulások	[…]	[…] %
Üzemeltetési veszteségek	[…]	Kötvény és banki hitelszerződés (piaci érték)	[…]	[…] %
		Ideiglenes likviditás ([…] % nem garantált)	[…]	[…] %
		Új banki adósság	[…]	[…] %
		Rendkívüli kiadások M&E Brasil	[…]	[…] %
		Állami támogatás		
		Tőkeinjekció	[…]	[…] %
		Ideiglenes likviditás ([…] % garancia)	[…]	[…] %
		A saját hozzájárulás összege	[…]	[…] %
		A szerkezetátalakítási támogatás összege	[…]	[…] %
		FINANSZÍROZÁS ÖSSZESEN	[…]	

(71) Portugália megjegyzi, hogy a légi közlekedési ágazatban más szerkezetátalakítási támogatási ügyekben már elfogadtak olyan hozzájárulásokat, amelyek nem érik el a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át ([38]), és hogy a Covid19-világjárvány kivételes körülménynek minősül, amint azt a Bizottság a Covid19-re vonatkozó ideiglenes keretben ([39]) (a továbbiakban: ideiglenes keret) is elismerte. Következésképpen Portugália azt állítja, hogy a saját hozzájárulás felülvizsgált szintje jelentős, különös tekintettel azokra a bizonytalanságokra, amelyekkel a légi közlekedési ágazatnak a Covid19-világjárvány miatt szembe kell néznie.

([38]) A Bizottság határozata (2014. július 9.) az Air Baltic számára nyújtott SA.34191. sz. állítólagos támogatásról (HL L 183., 2015.7.10., 1. o.); valamint a Bizottság határozata (2012. június 27.) az Air Malta részére nyújtani kívánt SA.33015. számú állami támogatásról (HL L 301., 2012.10.30., 29. o.).

([39]) A Bizottság közleménye: „Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi COVID-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából” (C/2020/1863, HL C 91I., 2020.3.20., 1. o.), amelyet legutóbb a gazdaságnak a jelenlegi Covid19-világjárvánnyal összefüggésben való támogatását célzó, állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret hatodik módosításáról, és az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a rövid lejáratú exporthitel-biztosításokra történő alkalmazásáról szóló, a tagállamokhoz címzett bizottsági közlemény mellékletének módosításáról szóló, 2021. november 18-i C(2021) 8442 final bizottsági közlemény módosított (HL C 473., 2021.11.24., 1. o.).

3.2.4. *Tehermegosztás*

(72) Portugália megismétli, hogy a tehermegosztást a TAP SGPS részvényeseinek szintjén fogják biztosítani. A TAP SGPS veszteségeit teljes mértékben elszámolták a 2020. évi összevont pénzügyi beszámolóban, és azok összesen […] millió EUR negatív saját tőkének felelnek meg. A szerkezetátalakítási terv jóváhagyását követően a(z) […] millió EUR teljes összeg […] […]-ra csökken a TAP SGPS könyvelésében. Ezt megelőzően veszteségviselés céljából […].

(73) Portugália kifejti továbbá, hogy a szerkezetátalakítási tervben előirányzottaknak megfelelően a TAP SGPS-nek a lehető leghamarabb vissza kell térnie a hitelpiacokra. A veszteségek hitelezőkre hárítása negatív hatással lesz a TAP SGPS arra irányuló esetleges jövőbeni kísérleteire, hogy akár biztosított alapon is forrásokat vonjon be a magánszektorból. A hitelpiaci szereplők ezt *de facto* nemteljesítési helyzetnek fogják tekinteni, amely azonnal maga után vonja a hitelminősítő intézetek általi leminősítést a legrosszabb hitelminősítési kategóriába. Ez pedig arra késztetné a bankokat, hogy tartózkodjanak a vállalattal folytatandó jövőbeli ügyletektől. Végezetül Portugália megjegyzi, hogy a hitelnyújtóknak a vonatkozó hitelmegállapodások, illetve adósságkibocsátások szerinti egyes jogairól való lemondást (a (43) preambulumbekezdés g) pontja) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti tehermegosztás egyik formájának kell tekinteni.

3.3. **A versenytorzulások korlátozására szolgáló intézkedések**

(74) Ami az eszközök elidegenítését, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését illeti, a 2021. június 10-én bejelentett szerkezetátalakítási tervben Portugália előterjesztette a TAP SGPS nem alaptevékenységekben – azaz a Groundforce-ban, az M&E Brasilban és a Cateringporban – fennálló részesedéseinek értékesítését. Ami azonban a résidők esetleges átruházását illeti, Portugália kezdetben azt az álláspontot képviselte, hogy a TAP Air Portugal esetében a lisszaboni repülőtéren meglévő résidőkről való lemondásra vonatkozó kötelezettségvállalás korai lenne, és valószínűleg szükségtelen is a tényleges verseny biztosításához, mivel benne rejlik a kockázat, hogy hátrányosan érintené a társaság összeköttetéseit és csomóponti modelljét, potenciálisan veszélyeztetve életképességének helyreállítását. Portugália továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás során érvekkel támasztotta alá, pontosította vagy kiterjesztette a versenytorzulás korlátozására irányuló intézkedéseket, így a javasolt intézkedések a végleges formájukban a következők.

3.3.1. *A légi közlekedéssel vertikálisan integrált tevékenységekben való részesedések elidegenítése*

(75) Portugália azt állítja, hogy a Groundforce a 2019. évi […] millió EUR nettó eredménnyel és […] millió EUR bevétellel a múltban jövedelmező volt, de a Covid19-válság súlyosan érintette. 2020-ban a Groundforce […] millió EUR bevételkiesést szenvedett 2019-hez képest, és […]. E nehézségek miatt a Groundforce kontrollált fizetésképtelenségi eljárást indított, amely végső soron a társaság szerkezetátalakításához vagy felszámolásához vezet. Ebben az összefüggésben a Groundforce már több vezető európai földi kiszolgálási szolgáltató érdeklődését is felkeltette.

(76) A Cateringpor egy 1994-ben alapított étkeztetési vállalkozás. A TAP SGPS fő étkeztetési szolgáltatója, az pedig egyben a Cateringpor többségi részvényese (51 %-os részesedés) és fő bevételi forrása (a 2019. évi bevételek […] %-a). A vállalat rendre nyereséges volt, 2019-ben […] millió EUR nettó eredménnyel és […] millió EUR nettó bevétellel. A Groundforce-hoz hasonlóan azonban a Cateringpor is szenvedett a Covid19-válság miatt, amelynek nyomán 2019-hez képest a szolgáltatott étkezések […] %-kal csökkentek, a nettó eredmény pedig […] millió EUR-val esett vissza. E nehézségek kezelése érdekében a Cateringpor szerkezetátalakítási folyamatba kezdett, amely folyamatban van […], és amelynek végén a TAP SGPS tervei szerint […] % […]. Az előrejelzések szerint a […] […] millió EUR.

(77) Az M&E Brasil egy Brazíliában bejegyzett karbantartási, javítási és nagyjavítási (MRO) szolgáltató, amelynek többségi részvényese a TAP SGPS. Az M&E Brasil széles körű légijármű-karbantartási szolgáltatásokat nyújt a TAP SGPS számára, amely 2019-ben bevételeinek […] %-át adta. […] a […] ellenére […] volt. A Covid19-válság súlyosbította a vállalat nehézségeit: 2020-ban a bevételek (mintegy […] millió EUR) a 2019. évi bevételek felére csökkentek ([…] millió EUR) […] ([…] […] millió EUR […], […] millió EUR […]). […] […] millió EUR […].

(78) mivel a fent említett elidegenítések jelentősen csökkenteni fogják a TAP Air Portugal légi közlekedést kiegészítő, vertikálisan integrált tevékenységeit, Portugália úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében elfogadható intézkedésnek minősülnek a versenytorzulás korlátozására.

3.3.2. *A légijárműflotta csökkentése és befagyasztása*

(79) A szerkezetátalakítási terv kapacitáscsökkentést is előirányoz a flotta átméretezésének, a hálózat észszerűsítésének és a keresletcsökkentéshez való alkalmazkodásnak eredményeképpen. A TAP Air Portugal 2021 februárjáig már 108-ról [90–100] légi járműre csökkentette flottáját. Portugália kötelezettséget vállal arra, hogy a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt és 2025-ig bezárólag a TAP Air Portugal flottája nem haladja meg a [90–100] repülőgépet.

3.3.3. *Résidők felszabadítása*

(80) Tekintettel különösen arra, hogy a TAP Air Portugal az erősen zsúfolt lisszaboni bázison magas résidőállománnyal rendelkezik ((32) preambulumbekezdés) ([40]), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e határozat alkalmazásában a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni a lisszaboni repülőtéren nyújtott légi személyszállítási szolgáltatások terén.

(81) E tekintetben Portugália 2021. december 3-án további strukturális kötelezettségvállalást nyújtott be arra vonatkozóan, hogy tovább korlátozza a támogatás versenytorzító hatásait a lisszaboni repülőtérre érkező vagy onnan induló útvonalakon nyújtott légi személyszállítási szolgáltatások tekintetében, ahol a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítást követően várhatóan megtartja jelentős piaci pozícióját.

(82) Nevezetesen Portugália kötelezettséget vállalt arra, hogy a TAP Air Portugal átad egy legfeljebb 18 (téli és nyári) napi résidőből álló csomagot egy másik légi fuvarozónak (egy tényleges vagy potenciális versenytársnak) annak érdekében, hogy az új bázist hozhasson létre ([41]), vagy kiterjeszthesse meglévő bázisát a lisszaboni repülőtéren (a továbbiakban: a korrekciós intézkedés jogosultja) ([42]).

(83) A TAP Air Portugal által a résidő-átruházási megállapodás aláírásakor a korrekciós intézkedés jogosultjának rendelkezésére bocsátott résidők rövid távon közlekedő járatok esetében ± 20 perc, hosszú távon közlekedő járatok esetében pedig ± 60 perc tűréshatárral megfelelnek a korrekciós intézkedés jogosultja által kért időpontoknak. Abban az esetben, ha a TAP Air Portugal nem rendelkezik résidőkkel a vonatkozó időablakon belül, a TAP Air Portugal felajánlaná, hogy a korrekciós intézkedés jogosultjának kéréséhez legközelebb eső időpontban meglévő résidőket ruházza át.

(84) A TAP Air Portugal kivételként nem lenne köteles átruházni a következőket:

a) (helyi idő szerint) 8.00 előtt több mint egy résidő azon légi járművenként, amelyeket a korrekciós intézkedés jogosultja a lisszaboni repülőtéren állomásoztat a korrekciós résidőket használva;

b) az összes korrekciós résidő több mint fele (helyi idő szerint) 12.00 előtt; valamint

c) több résidő (helyi idő szerint) 20.00 előtt, mint az összes korrekciós résidő mínusz egy résidő azon légi járművenként, amelyeket a korrekciós intézkedés jogosultja a lisszaboni repülőtéren állomásoztat, a korrekciós résidőket használva rövid távon közlekedő légi járatok üzemeltetése céljából.

(85) Abban az esetben, ha állomásoztatott repülőgépenként egynél több résidőre vonatkozó kérelmet nyújtanak be a (helyi idő szerint) 8.00 előtti időszakban, vagy az összes kért korrekciós résidő több mint fele (helyi idő szerint) 12.00 előttre esik, vagy (helyi idő szerint) 20.00 előtt több résidőt kérelmeznek, mint az összes korrekciós résidő mínusz egy résidő azon légi járművenként, amelyeket a korrekciós intézkedés jogosultja a lisszaboni repülőtéren állomásoztat, a korrekciós résidőket használva rövid távú légi járatok üzemeltetése céljából, a TAP Air Portugal az ahhoz legközelebbi résidőt ajánlja fel a korrekciós intézkedés jogosultjának (helyi idő szerint) 8.00 után, (helyi idő szerint) 12.00 óra után, illetve (helyi idő szerint) 20.00 után.

(86) Az érkezési és indulási résidőket úgy kell meghatározni, hogy az a lehető legnagyobb mértékben lehetővé tegye a korrekciós intézkedés jogosultja számára a légi járművek észszerű rotálását, figyelembe véve a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának üzleti modelljét és a légi járművek kihasználtsági korlátait.

(87) Portugália kötelezettséget vállalt arra, hogy a TAP Air Portugal nem fogja újból megszerezni a korrekciós intézkedés jogosultjától az elidegenített résidőket.

([40]) A tényezők ilyen kombinációja (magas résidőállomány egy bázisként használt, erősen zsúfolt repülőtéren) nem lelhető fel egyetlen más olyan uniós repülőtéren sem, amelyre vagy amelyről a TAP Air Portugal légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújt.

([41]) A bázis azt jelenti, hogy a légi járművek éjszaka a repülőtéren parkolnak, és a bázishelyen lévő légi járműveket az adott repülőtérről kiindulva több útvonal üzemeltetésére használják. Ez azt jelenti, hogy a rövid távon közlekedő légi járatok esetében adott napon a légi jármű első mozgása a lisszaboni repülőtérről indul, az utolsó mozgás pedig a lisszaboni repülőtérre történő érkezés.

([42]) Amint azt a (88) preambulumbekezdés részletesebben kifejti, a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjainak kötelezettséget kell vállalniuk arra, hogy a TAP Air Portugalról átruházott résidőket használó repülőgépek bázisa a lisszaboni repülőtér lesz. Azt a követelményt, hogy a lisszaboni repülőtéren új vagy kibővített bázist kell üzemeltetni a korrekciós résidők felhasználásával, az a relatív versenynyomás indokolja, amelyet a bázissal rendelkező és bázissal nem rendelkező fuvarozók a hagyományos légitársaságokra gyakorolnak.

(88) A korrekciós intézkedés jogosultjává az a lehetséges jogosult válhat, amely:

a) valamely EU/EGT-tagállam által kiadott működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó;

b) független a TAP Air Portugaltól és nem kapcsolódik hozzá;

c) nem tartozik versenyjogi korrekciós intézkedések hatálya alá, amennyiben 250 millió EUR-t meghaladó Covid19 feltőkésítési eszközben részesült;

d) kötelezettséget vállal arra, hogy az adott számú légi járművet a korrekciós résidők felhasználásával a szerkezetátalakítási terv végéig a lisszaboni repülőtéren állomásoztatva üzemelteti. A korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjai pályázataikban megjelölik a lisszaboni repülőtéren állomásoztatni tervezett, korrekciós résidőket használó repülőgépek számát. ([43]) A korrekciós résidőket használó légi jármű állomásoztatására vonatkozó kötelezettségvállalás alkalmazásában a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy betartja az alkalmazandó uniós és nemzeti munkajogi jogszabályokat, ahogyan azokat az uniós bíróságok relevánsnak értelmezik ([44]).

(89) A korrekciós intézkedés jogosultját a Bizottság átlátható és megkülönböztetésmentes kiválasztási eljárást (pályázati felhívást) követően hagyná jóvá.

(90) A Bizottságot egy ellenőrző megbízott segítené, akit közvetlenül e határozat elfogadását követően neveznének ki.

(91) A pályázati felhívást az ellenőrző megbízott minden IATA idényre vonatkozó általános résidőkiosztási eljárás kezdete előtt kellő időben közzétenné mindaddig, amíg a Bizottság jóvá nem hagyja a korrekciós intézkedés jogosultját, és az eljárás megfelelő nyilvánosságot kapna.

(92) A Bizottság az ellenőrző megbízott segítségével értékelné a beérkezett pályázatokat. Elutasíthatja a pályázatokat, ha azok gazdasági vagy működési szempontból, illetve az uniós versenyjog szempontjából nem hitelt érdemlőek.

(93) Versengő pályázatok esetén a Bizottság csökkenő sorrendben előnyben részesítené azokat a lehetséges jogosultakat, amelyek különösen: i. a legnagyobb ülőhely-kapacitást biztosítják az állomásoztatott légi járművek tekintetében a korrekciós résidőket használva, a működés megkezdésétől a szerkezetátalakítási terv végéig; és ii. a legtöbb célállomást szolgálják ki az állomásoztatott légi járművek révén üzemeltetett közvetlen járatokkal a korrekciós résidőket használva, a működés megkezdésétől a szerkezetátalakítási terv végéig (közvetlen összeköttetés, a járatgyakoriság figyelembevétele nélkül).

(94) Ha a Bizottság a két kritérium értékelése alapján azonos vagy hasonló értékelést ad több pályázatra (egyező ajánlatok), előnyben részesítené a TAP Air Portugal által legjobbnak ítélt ajánlatot (amely bármilyen, általa választott kritériumokat alkalmazhat, feltéve, hogy azok átláthatóak).

(95) Röviddel a Bizottság értékelő határozatát követően a TAP Air Portugal résidő-átruházási megállapodást köt azzal a legelőrébb sorolt potenciális korrekciós jogosulttal, amely megerősítette, hogy a korrekciós résidők felhasználásával kíván bázist létesíteni vagy bázist bővíteni a lisszaboni repülőtéren; a megállapodást az ellenőrző megbízott felülvizsgálja és a Bizottság hagyja jóvá.

(96) A résidőket a TAP Air Portugal a 95/93/EGK tanácsi rendelet ([45]) (a továbbiakban: résidőkiosztási rendelet) 8b. cikke értelmében térítésmentesen ruházná át a korrekciós intézkedés jogosultjára.

([43]) A Bizottság értékelni fogja a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjai által benyújtott pályázatok működési szempontú és pénzügyi hitelességét, beleértve a korrekciós résidőket használó, lisszaboni repülőtéren állomásoztatandó légi járművek üzemeltetésére vonatkozó üzleti tervet is. A jóváhagyáshoz a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának bizonyítania kell az új vagy kibővített lisszaboni bázis üzleti tervének működési szempontú és pénzügyi hitelességét. A kétségek elkerülése végett azonban a lisszaboni repülőtéren állomásoztatott, adott számú légi járműnek a korrekciós résidők felhasználásával történő üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségvállalás nem feltétele a tényleges átruházásuknak vagy a felhasználásuknak, amelyet a jóváhagyás után előírnának a korrekciós intézkedés jogosultjának. Másként fogalmazva, a korrekciós intézkedés jogosultjának jóváhagyását követően a korrekciós résidőket feltétel nélkül ruházzák át, és azokat a korrekciós intézkedés jogosultja szabadon felhasználhatja.

([44]) Lásd például a C-168/16. és C-169/16. sz. Nogueira egyesített ügyekben hozott ítéletet (EU:C:2017:688).

([45]) A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.). A 8b. cikk szerint *„[a] 8. cikk (2) bekezdésében említett résidő-sorozathoz való jog nem jelent jogalapot kompenzációs igény benyújtására annak bármely olyan behatárolásával, korlátozásával vagy megszüntetésével kapcsolatban, amelyet a közösségi jog alapján írnak elő, különös tekintettel a Szerződés légiközlekedési szabályainak alkalmazására. E rendelet nem érinti a hatóságok azon jogkörét, hogy előírják a résidők légifuvarozók közötti átruházását, és hogy irányítsák azok felosztását a versenyre vonatkozó nemzeti jogszabályok, a Szerződés 81. vagy 82. cikke, illetve a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendelet alapján. Ezen átruházások csak pénzbeli ellenszolgáltatás nélkül történhetnek”.*

(97) A résidőket a szerkezetátalakítási időszak végéig (2025 végéig, lásd a (27) preambulumbekezdést) ajánlanák fel átruházásra. A körülményektől függetlenül a szerkezetátalakítási időszak végét követően nem szerveznek pályázati felhívást.

3.3.4. *Beszerzési és reklámtilalom*

(98) Az eszközök elidegenítésén és a piaci kapacitás és jelenlét csökkentésére irányuló intézkedéseken kívül Portugália olyan kötelezettségvállalásokat is előterjesztett, amelyek szerint a kedvezményezett tartózkodik i. a szerkezetátalakítási időszak alatt bármely vállalkozásban való részesedésszerzéstől, kivéve, ha az a hosszú távú életképesség biztosításához elengedhetetlen, és csak a Bizottság jóváhagyásával, valamint ii. az állami támogatás versenyelőnyként történő reklámozásától termékei és szolgáltatásai értékesítése során.

4. **HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(99) Harmadik felek a 2021. szeptember 6-i határidőig 39 választ nyújtottak be az észrevételek megtételére való felhívás nyomán. A határidő lejárta után négy további beadvány érkezett. Az időben benyújtott észrevételek között érdemi beadványok szerepeltek két közvetlen versenytárs – a Ryanair és az euroAtlantic Airways (EAA) –, valamint üzleti partnerek, például utazási irodák, utazásszervezők vagy ezek szövetségei (13), nagyobb szállodacsoportok (1), jegyértékesítő irodák (2), beszállítók (1), repülőtér-üzemeltetők/forgalomirányítási ügynökségek (2) részéről. További beadványok érkeztek kormányzati szervektől, például Brazília több államának képviseleteitől és a brazil idegenforgalmi minisztériumtól (8), valamint a turizmust és a kereskedelmi vagy kulturális cseréket támogató szervezetektől (10).

(100) A két közvetlen versenytárs és egy másik fél kivételével általánosságban valamennyi harmadik fél támogatja a szerkezetátalakítási támogatást, és megerősíti, hogy a TAP Air Portugal fontos szerepet játszik Portugáliának az Unióval és a világ más régióival való összekapcsoltságában, valamint Portugália gazdaságában.

4.1. **A versenytársak észrevételei**

4.1.1. *Ryanair*

Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

(101) A Ryanair nem ért egyet a Bizottság időközi megállapításával, amely szerint a szerkezetátalakítási támogatás közös érdekű célkitűzéshez járul hozzá. A Ryanair véleménye szerint nincs bizonyíték azon kockázat fennállására, hogy egy nehezen helyettesíthető fontos szolgáltatás zavart szenvedne, mivel a TAP Air Portugal szolgáltatásait a belépő versenytársak helyettesítik. Konkrétan a Ryanair összeköttetést biztosít az EU-n kívüli célállomásokkal, például Izraellel, Törökországgal, illetve Ukrajnával is. A Ryanair azt is jelezte, hogy járatokat üzemeltet portugál repülőterekről Marokkóba és az Egyesült Királyságba.

(102) A Ryanair továbbá nem ért egyet azzal az állítással, hogy más jelentős uniós légi fuvarozók, amelyek Lisszabonon keresztül interkontinentális összeköttetéseket kínálnának, „gyűjtő–elosztó" rendszerben üzemelnének, és ennek megfelelően az utasokat Portugáliából más tagállamok csomópontjaira szállítanák át ahelyett, hogy egy másik csomópontot hoznának létre Portugáliában. E tekintetben a Ryanair előadja, hogy a nagy távolságra lévő legfontosabb célállomásokat (pl. New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubaj) olyan nagy nemzetközi fuvarozók is kiszolgálják közvetlenül Lisszabonból, mint az American Airlines, az Air Canada, a Delta Airlines, a LATAM, a United Airways és az Emirates, míg a TAAG Angola Airlines Lisszabon és Luanda között kínál közvetlen járatokat. A Ryanair véleménye szerint egy másik légitársaság csomópontja révén még akkor is lehetne Portugáliából e célállomásokra átszállás vagy közbenső leszállás nélkül repülni, ha a TAP Air Portugal felhagyna néhány nagy távolságú útvonallal.

(103) A Ryanair szerint több versenytárs ugyanazokat az útvonalakat üzemelteti, mint a TAP Air Portugal belföldön Madeira és az Azori-szigetek autonóm régióiba, más portugál nyelvű országokba és a diaszpórába, valamint más európai és Európán kívüli országokba. A TAP Air Portugal mellett számos más légitársaság – például a Ryanair, az easyJet, a Transavia, a SATA Air Açores és az Azores Airlines – is üzemeltet járatokat Portugáliából Madeira és az Azori-szigetek autonóm régióiba.

(104) Ebben az összefüggésben a Ryanair utal arra is, hogy a TAP Air Portugal belföldi útvonalain a nagy sebességű vasúti rendszer vagy a távolsági buszokat üzemeltető társaságok – például a Flixbus – részéről is versennyel szembesül, amelyek továbbra is képesek biztosítani az összeköttetést Portugália-szerte és az ország régiói között.

(105) A Ryanair azt állítja, hogy számos kiindulási pont/célpont („O&D") várospár közötti útvonalon közvetlen versenyben áll a TAP Air Portugallal. Megállapításainak alátámasztására a Ryanair 2021 márciusában mellékleteket nyújtott be, amelyek adatokat tartalmaznak azokról a portugál várospárok közötti útvonalakról, amelyeken a Ryanair és a TAP 2020-ban versenyben állt egymással, valamint a TAP európai útvonalairól és versenytársairól. A Ryanair azt állítja, hogy a Ryanair csoport 2019-ben 17 TAP Air Portugal várospár tekintetében állt versenyben, 2020-ban 29 várospár, 2021-ben pedig 24 várospár tekintetében, ami jóval több, mint bármely más légitársaság esetében. A Ryanair emellett tanulmányt ([46]) is benyújtott, amely a Ryanair felkérésére készült. A tanulmány számos jelentős európai piac esetében elemzi a legnagyobb légitársaságok méretét és működési engedélyeinek eredetét. Lefedi a 2014-ben és 2019-ben Európán belül kínált teljes kapacitást, valamint a 2021-re vonatkozó aktuális előrejelzéseket. A tanulmány amellett, hogy meghatározza a főbb légitársaságok említett években fennálló részesedését, megvizsgálja a főbb piacok 2014 és 2019 közötti ötéves növekedési ütemét, a vezető légitársaságok e növekedéshez való hozzájárulását, valamint a légitársaságok által ugyanebben az időszakban kiszolgált útvonalak általános növekedését. Ezt követően – a jelenlegi előrejelzésnek megfelelően – mindezt megismétli a 2021-ig tartó két évre vonatkozóan. Ami Portugáliát illeti, a tanulmány megállapítja, hogy a diszkont légitársaságok az ülőhely-kapacitás 2014 és 2019 közötti növekedésének 44,3 %-át adták, míg a növekedés további 29,3 %-át olyan egyéb légitársaságok tették ki, amelyek nem a székhely szerinti vezető légitársaságok. A tanulmány szerint a két vezető portugál légitársaság az ötéves időszak alatt tapasztalt növekedésnek csupán 26,4 %-át adta. A tanulmány megállapítja, hogy az összeköttetések tekintetében a diszkont légitársaságok ugyanebben az ötéves időszakban szintén nagyobb teljesítményt nyújtottak, 199 új útvonallal bővítették kombinált hálózataikat. Összehasonlításképpen a két vezető portugál fuvarozó összesen 12-vel csökkentette útvonalainak számát. Az Európán belüli, nem belföldi útvonalak esetében a változás +199, illetve – 10 lenne. Ez az eltérés állítólag csalódást keltő Portugália vezető fuvarozói esetében, mivel a teljes piac 30 %-át és a belföldi piac 65 %-át tartják ellenőrzésük alatt az ülőhely-kapacitás tekintetében. A tanulmány egy táblázatot is tartalmaz, amely bemutatja, hogy a diszkont fuvarozók előrejelzéseik szerint a világjárvány alatt növelni fogják a portugál piacon belüli részesedésüket. Hét megállapítást követően a tanulmány arra a következtetésre jut, hogy a hagyományos „zászlós légitársaságok" eddigi nemzeti szintű támogatása sem magasabb szintű növekedést, sem nagyobb összekapcsoltságot nem eredményezett, és továbbra is a páneurópai diszkont légitársaságok biztosították ezt a nyitottabb piacok érdekében.

(106) Végezetül a Ryanair arról tájékoztat, hogy a Ryanair csoport egyik terjeszkedési célországa Portugália. Ebben az összefüggésben a Ryanair szerint gazdaságilag fontosak azok az útvonalak, amelyeken a Ryanair csoport és a TAP Air Portugal egymással versenyez. A Ryanair csoport és a TAP Air Portugal közvetlen versenyben állna egymással különösen az olyan fontos városokba irányuló nemzetközi útvonalakon, mint London, Berlin, Dublin, Párizs, Róma, Milánó és Bécs, amelyek gazdasági szempontból relevánsak, mivel Európa legnagyobb és legvirágzóbb városaival kötik össze Portugáliát. A Ryanair és a TAP Air Portugal emellett például a Lisszabon és Ponta Delgada, valamint Terceira közötti belföldi útvonalakon is versenyezne.

(107) A jól meghatározott közös érdekű célhoz való hozzájárulás ugyanezen összefüggésében a Ryanair azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem indokolta meg, miért minősülne a TAP Air Portugal rendszerszintű vállalatnak, és még csak nem is használja a „rendszerszintű" jelzőt. A Ryanair szerint ahogy az európai légitársaságok most kilábalnak a válságból, egy légitársaság elveszített kapacitását gyorsan más légitársaságok pótolnák, amelyek ki szeretnék használni többletkapacitásukat és hatékonyabb működésre törekednek.

(108) A Ryanair úgy véli, hogy még ha a TAP Air Portugal egyes tevékenységei valóban rendszerszintű jellegűek voltak is, a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy az ilyen rendszerszintű tevékenységek nem tarthatók-e fenn a csoport méretének csökkentésével, valamint a nem rendszerszintű vagy veszteséges tevékenységek csökkentésével vagy visszaszorításával. Nevezetesen a Ryanair szerint más légitársaságok és közlekedési szolgáltatók már most is fontos szerepet játszanak Portugália és régiói összeköttetésében, és ugyanazt a szolgáltatást tudják nyújtani, mint a TAP Air Portugal, és átvehetik a TAP Air Portugal szolgáltatásait, amennyiben az kilépne a piacról.

(109) Végezetül a Ryanair azt feltételezi, hogy a TAP Air Portugal helyébe olyan hatékonyabb légitársaságok lépnek, amelyek már a közös érdeket szolgálják. Ezért szerkezetátalakítása nem szolgálná a közös érdeket, mivel veszélyeztetné ezt a folyamatot.

([46]) „Lading market share in key European passenger markets", 2021. augusztus 10., amely a Ryanair által az SA.62304 (2021/N). számú, „Portugália – Covid19: A TAP Portugalnak nyújtott kártérítés" állami támogatásról szóló, 2021. április 23-i európai bizottsági határozattal szemben benyújtott fellebbezéssel összefüggésben készült; szerzője Mark Simpson, a Goodbody légitársaságokkal foglalkozó elemzője, Egyesült Királyság.

A TAP Air Portugal hosszú távú életképessége

(110) Először is a Ryanair kifogásolja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (73) preambulumbekezdését és 2.3.3. szakaszát, amelyek a hosszú távú életképességre vonatkoznak, nagymértékben kitakarták, és törölték a szerkezetátalakítási terv valamennyi pénzügyi adatát és időrendi mérföldköveit. Ezért a Ryanair az elégtelen információk miatt nem tud részletes észrevételeket tenni. Mindazonáltal a Ryanair általános észrevételt tesz arra vonatkozóan, hogy a TAP Air Portugal problémái a szédítő növekedésből erednek, amelyet a TAP a megfelelő versenyképesség hiányában nem tudott bevételtermelésre és költségeinek fedezésére felhasználni. Ebben az összefüggésben úgy tűnik, a TAP Air Portugal azon terve, hogy mihelyt a piaci feltételek ismét normalizálódnak, újraindítja a kapacitásnövekedést, annak a sikertelen stratégiának a megismétlődését jelentené, amely elsődlegesen vezetett a TAP Air Portugal nehézségeihez.

A támogatás megfelelősége

(111) A Ryanair úgy véli, hogy e feltétel teljesülésének ellenőrzéséhez össze kellene hasonlítani a rendelkezésre álló különböző lehetőségeket a legkevésbé torzító lehetőség azonosítása érdekében. Az eljárás megindításáról szóló határozat azonban nem mutatta be, illetve nem hasonlította össze a támogatást más, állami támogatást magában foglaló vagy azzal nem járó lehetőségekkel, és ezért nem ellenőrizte, hogy a támogatás megfelelő-e.

A támogatás arányossága

(112) A szerkezetátalakítási támogatás arányosságát illetően a Ryanair azt állítja, az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmaz semmilyen bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a TAP SGPS megkísérelne magántőkét bevonni. A Ryanair véleménye szerint– mivel nem állapítható meg, hogy a TAP SGPS a támogatás nyújtását megelőzően nem fért hozzá a pénzügyi piacokhoz – kétszeresen is kétségesnek tűnik, hogy a támogatás nyújtását követően nem volt hozzáférése. Ezenkívül a Ryanair azt állítja, hogy a TAP SGPS-nek a sajáttőke-intézkedések végrehajtását követően képesnek kell lennie arra, hogy magánforrásokat vonjon be, így a(z) […] millió EUR összegű „puffer" túlzott lenne. A Ryanair azt is kifogásolja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmaz elegendő pénzügyi adatot ahhoz, hogy az érdekelt felek részletesen értékelhessék a támogatás mértékének arányosságát.

(113) A Ryanair kritikusan megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem indokolja Portugália azon feltételezését, hogy a Standard&Poor's B- pénzügyi minősítése lehetetlenné tenné a hitelfelvételt a pénzügyi piacokon. A Ryanair szerint Portugália nem ismertette a TAP finanszírozáshoz jutásra irányuló konkrét sikertelen kísérleteit, és nem fejtette ki, miért nem állt rendelkezésre a biztosítékkal történő fedezés az adósság biztosítására. A Ryanair véleménye szerint a TAP Air Portugal repülőtéri résidőkből és egyéb eszközökből álló portfóliója jelentős biztosítékot jelentene.

(114) Ami a tehermegosztást illeti, a Ryanair aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a fennmaradó magánrészvényes (HPGB) kedvező elbánásban részesül. A Ryanair szerint az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmazott olyan ténybeli részleteket, amelyek lehetővé tennék a Ryanair számára, hogy észrevételeket tegyen a tehermegosztási feltételnek a HPGB és a fortiori a TAP SGPS más érdekelt felei általi teljesítésével kapcsolatban.

A versenytorzulás korlátozására irányuló intézkedések

(115) A Ryanair egyetért a Bizottság azon megállapításával, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések nem indokoltak és – még az eljárás megindításáról szóló határozatban szolgáltatott elégtelen információk alapján is – elégtelennek tűnnek.

(116) Ami a résidők felszabadítását illeti, a Ryanair azt állítja, hogy a nyújtott támogatás nagy mértéke és a saját hozzájárulás elégtelen szintje a Lufthansa elidegenítéseinek szintjét messze meghaladó résidő-elidegenítések mellett szól ([47]).

(117) A Ryanair véleménye szerint az, ha a lisszaboni repülőtéren a résidők ugyanolyan mértékű elidegenítésére kerülne sor, mint ami a Lufthansa-határozatban szerepelt (napi 24 résidő), nem károsítaná Portugália összeköttetéseit (beleértve a Brazíliával való összeköttetést is) vagy a TAP Air Portugal csomóponti műveleteit (például azáltal, hogy az útvonalai többé nem lennének jövedelmezőek). A Ryanair úgy véli, annak lehetővé tétele, hogy a TAP Air Portugal fenntartsa azokat a résidőket, amelyeket például a forgalom csökkenése vagy a flotta csökkentése miatt nem lenne képes felhasználni, egyenértékű lenne egy ritka erőforrás felhalmozásával, ezért a résidők elidegenítésének arányban kellene állnia legalább a TAP Air Portugal flottájának csökkenésével. Ezenkívül a lisszaboni és a portói repülőtéren működő életképes légitársaságok részéről nagy lenne a kereslet a résidők iránt.

([47]) A Bizottság határozata (2020. június 25.) az SA.57153 (2020/N) számú állami támogatásról – Covid19 – A Lufthansa részére nyújtott támogatás (HL C 397., 2020.11.20., 1. o.).

(118) Ezért a Ryanair azt javasolja a Bizottságnak, hogy vegye figyelembe, mekkora lenne a TAP Air Portugal megfelelő mérete, amely lehetővé tenné Portugália számára, hogy megfelelő összeköttetéssel rendelkezzen, és ne zárja ki azt a feltételezést, hogy a TAP Air Portugal megfelelő mérete egyet jelenthet akár a piacról való kilépéssel. A Ryanair véleménye szerint a Bizottságnak nem kellene eleve kizárnia azt a forgatókönyvet, amelyben a TAP Air Portugal csak nagy távolságon nyújtana szolgáltatásokat, és más légitársaságok (beleértve a diszkont légitársaságokat is) közös járatként vagy akár a Lisszabonba irányuló jelenlegi ráhordó útvonalak tényleges üzemeltetőiként működnének.

(119) Végül, ami a kapacitások befagyasztását és a tevékenységek csökkentését illeti, a Ryanair azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem térképez fel kellőképpen egy leépítési forgatókönyvet.

4.1.2. *EAA*

(120) Az EAA először is előadja, hogy a 2021. évi állami költségvetésről szóló törvény 2020. novemberi jóváhagyásával, amelyben a portugál kormány 500 millió EUR összegű pénzügyi támogatást különített el a TAP SGPS számára, a portugál állam kötelezettséget vállalt arra, hogy állami forrásokat bocsát rendelkezésre, amelyeket az EAA a Bizottságnak be nem jelentett állami támogatásnak tekint.

(121) Az EAA kifogásolja a TAP SGPS javára alkalmazott megkülönböztető bánásmódot, amikor az állam pénzügyi támogatást nyújtott a TAP SGPS szerkezetátalakításához. Háttér-információként az EAA arról tájékoztat, hogy több alkalommal is arányos támogatást kért Portugáliától. Annak ellenére, hogy az EAA minden erőfeszítést tett, és ismertette a gazdaságnak nyújtott előnyöket, Portugália megtagadta a tények vizsgálatát, és nem nyújtott érdemi segítséget.

(122) Az EAA arról is tájékoztat, hogy 8 500 járatán összesen több mint 1,4 millió utast szállított, amiből 430 000 utas (az ebben az időszakban repült összes utas 30 %-a) Portugáliából, illetve Portugáliába érkezett. Ez volt az első portugál légitársaság, amely charterjáratokat kezdett üzemeltetni Észak-Brazíliába, amikor pedig a TAP Air Portugal menetrend szerinti járatokat indított ebbe a régióba, és nagyon alacsony díjakat biztosított az utazásszervezőknek, az EAA új lehetőségeket talált. 2020-ban a Covid19-világjárvány miatt az EAA fő tevékenysége áthelyeződött a charterműveletekre.

A támogatási eszköz megfelelősége

(123) Az EAA véleménye szerint a szerkezetátalakítási támogatás célja, hogy likviditási támogatást nyújtson a szerkezetátalakítási terv végrehajtásához, és kiegyensúlyozza a TAP SGPS negatív saját tőkéjét. A szóban forgó támogatás azonban főként saját tőkeként, részben kezességvállalásként épül fel, amelyet a legkedvezőtlenebb helyzetben saját tőkévé is alakítanak, ha a tőkepiacokhoz való hozzáférés nem valósul meg. Ez a támogatási eszköz nem tűnik megfelelőnek, mivel túlmegy a szükséges mértéken. A tőkepiacokhoz való hozzáférés megkönnyítéséhez és ily módon a TAP SGPS likviditásának és fizetőképességének helyreállításához elegendő lenne egy kevésbé torzító hatású intézkedés, amely tőkejelleg nélküli pénzügyi garancia formájában valósulna meg. Ezzel a TAP SGPS-nek meg kellene találnia saját finanszírozási módszereit, és így el kellene érnie a saját hozzájárulásra vonatkozó célkitűzéseket is.

A támogatás arányossága

(124) Az EAA osztja a Bizottság előzetes megállapításaiban a támogatás arányosságával kapcsolatban felvetett aggályokat, különösen azt, hogy a TAP SGPS rendelkezik-e megfelelő mértékű saját hozzájárulással. Emellett az EAA aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy Portugália már az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti kártérítés nyújtását tervezi.

(125) A Ryanairhez hasonlóan az EAA is kifogásolja az eljárás megindításáról szóló határozat túlzott kitakarását, ami lehetetlenné teszi az arányossággal kapcsolatos érdemi észrevételek megtételét.

A TAP Air Portugal esetében indokolt versenyjogi intézkedések

(126) Az EAA osztja a Bizottság azzal kapcsolatos aggályait, hogy a veszteséges tevékenységek megszüntetése nem elegendő a szerkezetátalakítási támogatás által okozott versenytorzulások kezelésére, és kifejti, hogy a portugál kormány által a szerkezetátalakítási tervben javasolt intézkedések nem elegendőek a támogatás által okozott versenytorzulások kezeléséhez. Az EAA véleménye szerint átfogóbb intézkedésekre van szükség a versenytorzulások korlátozása érdekében, figyelembe véve a TAP Air Portugalnak nyújtott támogatás mértékét. E tekintetben az EAA egy sor olyan intézkedést azonosított, amelyeket együttesen szükségesnek kellene tekinteni az ilyen méretű, típusú és jellegű támogatások által okozott versenytorzulások korlátozása érdekében.

(127) Az EAA konkrét javaslatokkal is szolgál a versenyjogi intézkedésekre vonatkozóan. Javasolja különösen, hogy a TAP Air Portugal csökkentse részesedését azokon az útvonalakon, amelyeken az EAA is jelen van, és nyílt közös üzemeltetési megállapodásokat kössön az EAA-val a Portugáliából São Tomé és Príncipe-be és Bissau-Guineába tartó járatokra vonatkozóan. Az EAA arról tájékoztat, hogy 2008 óta ő az egyetlen olyan portugál üzemeltető, amely képes folyamatosan közvetlen járatokat üzemeltetni São Tomé és Príncipe-be. Emellett 2013 karácsonyától és a következő három évben a TAP Air Portugal biztonsági okokból felfüggesztette a Bissau-Guineába irányuló járatokat, és ebben az időszakban az EAA volt az egyetlen olyan portugál üzemeltető, amely biztosítani tudta az összeköttetést ezen országok és végső soron a portugál nyelvű világ között. Ezenkívül az EAA azt javasolja, hogy a Bizottság kérjen kötelezettségvállalást arra vonatkozóan, hogy a TAP Air Portugal nem folytat kiszorító árazási gyakorlatot a São Tomé és Príncipe és Bissau-Guinea felé irányuló azon útvonalakon, amelyeken a TAP Air Portugal és az EAA közvetlenül versenyezne egymással.

(128) Az EAA elvárja, hogy a TAP Air Portugal ne használjon fel állami támogatást új útvonalak megnyitására a világjárvány előtt üzemeltetett útvonalakhoz képest, valamint hogy adjon fel a nyereséges célállomásokra közlekedő járatok sűrűségéből. Ezenkívül az EAA azt javasolja, hogy a TAP Air Portugal meghatározott nyereséges célállomásokon 1/3-ával csökkentse résidőit annak érdekében, hogy megnyíljon az út más légitársaságok, köztük az EAA előtt is. Emellett az EAA azon a véleményen van, hogy a TAP Air Portugalnak törölnie kell az összes olyan útvonalat, amelyet a világjárvány során indított el.

(129) Az EAA felkéri továbbá a Bizottságot, hogy mérlegeljen két további kötelezettségvállalást, nevezetesen azt a kötelezettségvállalást, amely szerint a TAP Air Portugal nem fog új tevékenységi területekre terjeszkedni, mint például a teher- és utasszállítás, a Portugália Airlines révén sem, másodikként pedig azt a kötelezettségvállalást, hogy a TAP Air Portugal felhagy a charterüzemeltetéssel, és nem kínál charterjáratokat utazásszervezők vagy más ügyfelek (pl. sportcsapatok) számára.

(130) Az EAA pozitívan értékeli a TAP Air Portugal arra irányuló terveit, hogy csökkenti kapacitását a légi járművek számának tekintetében, és további kötelezettségvállalást javasol arra vonatkozóan, hogy a TAP Air Portugal legalább öt évig nem szerez be új légi járműveket flottájának bővítésére.

(131) Általánosabb megközelítésben az EAA ismerteti a portugál légi közlekedési ágazatban folyó versennyel kapcsolatos véleményét is. Az EAA szerint Portugáliának elő kell segítenie az új versenytársak piacra lépését és a meglévő kisebb versenytársak terjeszkedését azáltal, hogy engedélyezi a kisebb üzemeltetők számára a jelenleg a TAP Air Portugal által üzemeltetett fő árufuvarozási útvonalakon való működést, hogy ezáltal más (portugál) társaságok is versenyezhessenek ezeken az útvonalakon.

4.2. **Egyéb harmadik felek észrevételei**

(132) A Portói Kereskedelmi Kamara kivételével a többi harmadik fél támogatta a TAP SGPS javára történő állami beavatkozást. Az egyéb harmadik felek által benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy a TAP Air Portugal jobb összeköttetést és versenyt biztosít. Az üzleti partnerek és a kormányzati szervek különösen a következőket emelik ki:

– a Portugália és a portugál nyelvű országok közötti, a TAP Air Portugal által kiszolgált légi utasforgalom volumene és jelentősége, valamint a kulturális és/vagy történelmi kapcsolatokon alapuló, folyamatosan növekvő üzleti utazási ágazat ([48]),

– a TAP Air Portugal által nyújtott szolgáltatások jelentősége az idegenforgalom – és általánosabban véve a gazdaság – fejlődése szempontjából, nemcsak Portugáliában, hanem a világ más régióiban, például a Zöld-foki-szigeteken vagy Brazíliában is ([49]),

([48]) Lásd az alábbiak beadványait: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), brazil idegenforgalmi minisztérium; Brazília különböző államainak kormányai.

([49]) Lásd az alábbiak beadványait: a brazil idegenforgalmi minisztérium; Brazília különböző államainak kormányai.

– a TAP Air Portugal hálózatának sajátossága és egyedisége, amely figyelembe veszi Portugália és az EU több harmadik országgal fennálló politikai, gazdasági, kulturális és történelmi kapcsolatait, valamint a biztosított összeköttetések sokfélesége (10 különböző pont Brazíliában, beleértve a Nordeste régió kevéssé kiszolgált térségeit); összeköttetések a Zöld-foki-szigetek több szigetével; egyedülálló összeköttetések a portugál nyelvű afrikai országokkal, valamint a lisszaboni csomópont kényelmes földrajzi (perifériku s) elhelyezkedése, amely lehetővé teszi a nagy távolságú járatok lerövidítését és a tengerentúli turisták/ügyfelek Portugáliába vonzását ([50]),

– egy olyan légitársaság fontossága Portugália számára, amely elég nagy méretű ahhoz, hogy Lisszabonban csomópontot hozzon létre és tartson fenn ([51]), ami kulcsfontosságú a portugál nyelvű országokkal (Brazíliával, a portugál nyelvű afrikai országokkal) való összeköttetések fejlesztése szempontjából,

– a TAP Air Portugallal régóta fennálló és jól bejáratott kapcsolat fontossága a tagjaik/ügyfeleik tevékenysége szempontjából, valamint az idegenforgalmi ágazat fejlődése és a Portugália és más országok közötti kereskedelmi és kulturális kapcsolatok erősítése tekintetében,

– végezetül a nemzeti fuvarozók által biztosított összeköttetések stabilitásának fontossága.

(133) A Portói Kereskedelmi Kamara hivatkozik Portugália azon nyilatkozatára, amely szerint a TAP Air Portugal a portugál gazdaság egyik pillére, különösen a portugál idegenforgalmi ágazat fejlődéséhez való hozzájárulása miatt. A Portói Kereskedelmi Kamara véleménye szerint azonban a lakosság, a gazdasági tevékenység és az idegenforgalmi ágazat nemcsak Lisszabonban koncentrálódik, hanem az Azori-szigeteken és Madeirán, valamint az ország északi és déli részén is. Ebben az összefüggésben a Portói Kereskedelmi Kamara kritikát fogalmaz meg azzal kapcsolatban, hogy úgy tűnik, a szerkezetátalakítási tervből hiányzik a területi kohézió és az egész ország idegenforgalmi ágazatának szolgálata, amikor azokat legalábbis a megmentési támogatás időpontjában felvetették.

(134) Levelében a Portói Kereskedelmi Kamara elismeri a lisszaboni csomópont jelentőségét. Véleménye szerint a légi összeköttetés és a gazdasági tevékenységek – köztük az idegenforgalmi ágazat – védelme két eszközzel valósítható meg a legjobban. Először is, a TAP Air Portugal résidőit olyan társaságnak kell kiosztani, amely nem rendelkezik más vállalatokban fennálló kötelezettségekkel és érdekeltségekkel. Ez biztosítaná, hogy Portugáliából üzemeltethetők legyenek azok a nagy távolságon közlekedő járatok, amelyek tekintetében az ország földrajzi elhelyezkedése versenyelőnyt biztosít, és amelyek nélkül Portugália lakóit veszteség érné. Másodszor pedig (az érdekelt üzemeltetők előtt nyitott pályázati eljárás útján) támogatni kell az útvonalak vonzerejét a nemzeti és európai légi járatok versenypiacán.

(135) Ezenkívül a Portói Kereskedelmi Kamara osztja a Bizottság által felvetett kételyeket. Rámutat különösen arra, hogy a kedvezményezett munkavállalóinak bércsökkentése ideiglenesnek tűnik, mivel a kollektív szerződést nem helyezték hatályon kívül, hanem csupán felfüggesztették. Azt állítja továbbá, hogy a TAP SGPS (és a TAP Air Portugal) múltbeli adatai az elmúlt 11 évben elért eredmények és a saját tőke alakulása tekintetében nem olyanok, hogy észszerűen feltételezhető lenne a szerkezetátalakítási tervhez való nagyobb hozzájárulásuk.

(136) Ami a nemzeti repülőterek közötti kapcsolatot illeti, a Portói Kereskedelmi Kamara megállapítja, hogy ellentétben a portói és a farói repülőtér helyzetével, ahol a TAP Air Portugal jelenléte alacsony, a TAP Air Portugal erőfölényben van a lisszaboni repülőtéren, a másik két nemzeti repülőtér, valamint az azokat kiszolgáló és azoktól függő lakosság és gazdasági tevékenységek kárára.

([50]) Lásd az alábbiak beadványait: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; a brazil idegenforgalmi minisztérium; Brazília különböző államainak kormányai; Lisszabon önkormányzata.

([51]) APAVT; Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

5. **PORTUGÁLIA HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEI**

5.1. **Az összeköttetések biztosításának szükségessége**

(137) A portugál hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszoló 40 érdekelt fél közül csak három nyújtott be negatív észrevételeket, aggályokat vetve fel a TAP SGPS-nek nyújtott szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatban. A beérkezett észrevételek nagy többsége megerősítette a TAP SGPS jelentőségét és hosszú távú életképessége biztosításának szükségességét. A portugál hatóságok ennek megfelelően kiemelik, hogy a TAP SGPS-nek nyújtott szerkezetátalakítási támogatás egyértelműen hozzájárul egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez, figyelembe véve, hogy – amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat is megállapította – a TAP Air Portugal kétségtelenül kulcsszerepet játszik Portugália összekapcsoltságában és a portugál gazdaság tekintetében. A Covid19-világjárványt követően rendkívül fontos lesz a TAP Air Portugal szoros kapcsolata a portugál idegenforgalmi ágazattal, amely nagy jelentőséggel bírt az ország gazdasága és a 2008-as válságot követő helyreállítás szempontjából. A TAP Air Portugal által nyújtott szolgáltatások biztosítják az összeköttetést a portugál nyelvű országokkal és a jelentős portugál közösségekkel rendelkező országokkal, amely összeköttetések nem helyettesíthetők könnyen más légi fuvarozókkal, nevezetesen a diszkont légitársaságokkal.

(138) Ellentétben azzal, amit a Ryanair sugall, más légitársaságok biztosítanak Lisszabonból néhány nagy távolságú összeköttetést, de korlátozott gyakorisággal és kevés célállomással. Bostont 2019-ben csak rövid ideig üzemeltette a Delta, csak csúcsszezonban, míg a TAP Air Portugal egész évben nyújt szolgáltatást, és ezt a válság során is folytatta. Hasonlóképpen a United csak a nyári szezonban üzemeltette Washington DC-t, és nem tartotta fenn a szolgáltatást, míg a TAP Air Portugal továbbra is repül oda. Ami New Yorkot illeti, a Delta naponkénti járatot működtetett egész évben, de a válság alatt ezt heti három járatra csökkentette, míg a TAP Air Portugal napi kétszeri szolgáltatást nyújtott, továbbra is alapvető összeköttetést biztosítva Portugália számára. A United naponkénti szolgáltatást kínál, amelyet fenntartottak, de a United és a TAP Air Portugal egyaránt a Star Alliance-hez tartozik, és a United így élvezi a TAP Air Portugal rövid távolságú szolgáltatásaival való összeköttetés előnyeit, ami hozzájárul üzemeltetésük fenntartásához. Ugyanez vonatkozik az Air Canada Torontóból és Montrealból induló járataira is. A TAP Air Portugal lisszaboni csomóponti műveleteinek megszüntetése a Star Alliance e szolgáltatásait is veszélyeztetné.

(139) Ezenkívül a Ryanair észrevételei számos pontatlanságot tartalmaznak, amelyek félrevezetőek lehetnek a Bizottság értékelése szempontjából. A SATA Air Açores például nem üzemeltet járatokat az Azori-szigetek és a kontinentális Portugália között (ez csak az Azores Airlines légitársaság esetében áll fenn), és nincs kompösszeköttetés az Azori-szigetek és Madeira autonóm régiókkal. Korlátozott mértékben a Portugália szárazföldi részén közlekedő belföldi járatok kivételével a TAP Air Portugal által nyújtott szolgáltatások nagy része nem helyettesíthető nagy sebességű vasúti rendszerrel, távolsági buszokat üzemeltető társaságokkal vagy nem létező kompösszeköttetésekkel, főként azért, mert ezek a közlekedési eszközök nem állnak rendelkezésre azon célállomások esetében, ahová a TAP Air Portugal repül.

(140) A portugál hatóságok megjegyzik, hogy egyetlen más, Portugáliába repülő és onnan induló légitársaság sem rendelkezik ezzel egyenértékű szereppel, amelyet a belátható jövőben alternatív légitársaságok nem tudnak biztosítani. Ezt a szempontot sem a Ryanair, sem az EAA nem veszi figyelembe, amikor összehasonlítja a TAP Air Portugal működését egy olyan diszkont légitársaság tevékenységével, amely csak nagymértékben jövedelmező összeköttetéseket működtet, vagy pedig egy többnyire charter légi fuvarozó és teljes bérletet nyújtó vállalkozás üzemeltetésével (ACMI: légi jármű, személyzet, karbantartás, biztosítás), amely korlátozottan közérdekű. Ellentétben azzal, amit észrevételei sejtetnek, a Ryanair nem jelent alternatívát a TAP Air Portugallal szemben. Amint azt korábban említettük, 2019 nyarán a TAP Air Portugal által Lisszabonból kínált […] célállomás közül […]-t egyetlen más légitársaság sem szolgált ki; ezek többsége nagy távolságú összeköttetést jelentett Észak- és Dél-Amerikával, valamint Afrikával.

(141) Bár helytálló az az állítás, hogy a Ryanair és a TAP Air Portugal bizonyos nemzetközi útvonalakon, több nagy európai város irányában versenyeznek egymással, érdemes emlékeztetni arra, hogy a Ryanair csak a jövedelmezőbb útvonalakon versenyez a TAP Air Portugallal, és nem biztosít nagy távolságú összeköttetéseket. A TAP Air Portugal piacról való kilépésével a nyereséges rövid távú útvonalak a Ryanairre maradnának, és egy versenytárs kikerülne a Lisszabonba irányuló interkontinentális összeköttetésekből. Ennek eredményeként lényegében mind a vonzó, mind a kevésbé vonzó útvonalakon csökkenne a verseny.

(142) Az EAA esetében meg kell jegyezni, hogy a légitársaság nem rendelkezik releváns pozícióval a portugál piacon, mivel egy kis légi fuvarozóról van szó, 7 repülőgéppel, amely elsősorban más légitársaságok számára kínál szolgáltatásokat (úgynevezett „teljes bérlet” légi jármű, karbantartás, személyzet és biztosítás szolgáltatásával) és a charterjáratokra összpontosít, amelyek nem olyan piacok, ahol a TAP Air Portugal releváns pozícióval rendelkezne. Az EAA nem rendelkezik egy, a TAP Air Portugalhoz hasonló légitársaság felváltásához szükséges jelenléttel, erőforrásokkal és szervezettel (például az EAA-nak nincsenek megfelelő értékesítési és forgalmazási képességei vagy erőforrásai).

(143) Bár az EAA észrevételei utalnak bizonyos tervezett flottanövekedésre (amelyet nem közöltek a portugál hatóságokkal, mivel ez az EAA bizalmas információinak minősül), nem valószínű, hogy az EAA a TAP Air Portugaléval összehasonlítható flottaméretet érne el. Mivel kis méretű légi fuvarozóról van szó, amely nincs érdemben jelen a lisszaboni repülőtéren, az EAA-nak ahhoz, hogy képes legyen a TAP Air Portugal helyébe lépni, jelentős beruházásokra lenne szüksége, amelyek a közeljövőben rendkívül valószínűtlenek. Tekintettel arra, hogy az EAA más fuvarozóknak, köztük a TAP Air Portugalnak nyújtott ACMI-szolgáltatásokra összpontosít, a portugál hatóságok megjegyzik, hogy a TAP Air Portugal sikeres szerkezetátalakítása nyomán további szolgáltatási megállapodások születhetnek a két társaság között.

5.2. **A támogatás megfelelősége**

(144) A portugál hatóságok megismételték azt a következtetésüket, hogy a TAP SGPS korábbi nehéz helyzetére és a Covid19-világjárvány hatására tekintettel a tőke formájában nyújtott állami támogatás jobb pénzügyi struktúrát biztosít a TAP SGPS számára mérlegének megerősítéséhez.

(145) A Ryanair és az EAA észrevételeivel kapcsolatban a portugál hatóságok hangsúlyozzák, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 58. pontja szerint a tagállamok szabadon választhatják meg a szerkezetátalakítási támogatás formáját. Ennek során nem kötelesek kimerítően összehasonlítani az összes rendelkezésre álló lehetőséget. Fel kell mérniük a kedvezményezett nehézségeinek jellegét, és megfelelő eszközöket kell kiválasztaniuk azok kezelésére. A portugál hatóságok széles körben végeztek ilyen vizsgálatot, és azt értékelés céljából benyújtották a Bizottsághoz. A Portugália által bejelentett állami támogatási intézkedéseket úgy értelmezték, hogy azok likviditási támogatást nyújtanak a szerkezetátalakítási terv intézkedéseinek végrehajtásához, és kezelik a TAP SGPS negatív sajáttőke-helyzetét.

(146) A TAP SGPS 2006 és 2015 között […] millió EUR negatív saját tőkét halmozott fel, főként […] miatt. Figyelembe véve a légitársasági tevékenységnek a TAP SGPS bevételeire gyakorolt súlyát, […]. Ami a TAP Air Portugalt illeti, annak ellenére, hogy a légitársaság korábban működési szempontból növekedési pályán volt, az átalakítási folyamat elindítása miatt a TAP Air Portugal a versenytársakkal összehasonlítva még nem tudta jelentősen csökkenteni költségeit, és az alacsonyabb hatékonyság és a rendkívüli költségek miatt következetesen alacsonyabb jövedelmezőséget mutatott.

(147) Emellett a TAP Air Portugal átalakulási folyamata megszakadt a Covid19-világjárvány és az azt követő gazdasági válság következtében, amely súlyos likviditási válsághoz vezetett, aminek nyomán a portugál hatóságok 2020-ban megmentési támogatást nyújtottak. Az Air Portugal likviditási elemzése már 2020 végén egyértelműen jelezte, hogy további állami támogatás nélkül a TAP Air Portugal – piaci fellendülés hiányában – 2021-ben és 2022-ben jelentős negatív nettó készpénzpozíciót érne el.

(148) mivel a TAP SGPS-hez hasonló légitársasági hitelfelvevők számára nem álltak rendelkezésre tőkepiacok, 2020-ban az egyetlen rendelkezésre álló lehetőség az állami finanszírozás igénybevétele volt. A TAP SGPS vezetése […]. A Covid19-világjárvány kitörését követően azonban a hitelfinanszírozási piacok nagyrészt bezárultak a légitársaságok előtt, a pénzügyi intézmények pedig általában drasztikusan csökkentették hitellimitjeiket a légi közlekedési ágazat esetében. A likviditás maximalizálása érdekében a TAP Air Portugal erőfeszítéseket tett a vállalat tulajdonában lévő repülőgépek értékesítése érdekében ([…]). Egyéb eszközök […].

(149) Pillanatnyilag a járulékos állami támogatást megelőzően és a TAP SGPS erőfeszítései, valamint a pénzügyi intézményekkel és más érdekelt felekkel folytatott megbeszélések ellenére a TAP SGPS számára nem lehet további forrásokat szerezni a magánpiacokról a jelenlegi körülmények között, és semmiképpen sem a szerkezetátalakítási terv jóváhagyása előtt. Így a portugál állam, amely egyben a fő részvényes is, a vállalat egyetlen életképes finanszírozási forrása (vagy finanszírozási garancianyújtója).

(150) Ebben az összefüggésben – figyelembe véve, hogy a tőkepiacok jelenleg nem elérhetőek a TAP számára, és szem előtt tartva a vállalat sajáttőke- és likviditási helyzetét – a portugál hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a tőke formájában nyújtott állami támogatás jobb pénzügyi struktúrát biztosít a TAP SGPS számára mérlegének megerősítéséhez. Ezenkívül a szerkezetátalakítási tervben meghatározott intézkedések (nevezetesen a flotta, a hálózat és a költségek szerkezetátalakítására vonatkozó intézkedések) végrehajtásával együtt az állami támogatás várhatóan elősegíti, hogy a […]-tól/-től kezdődő időszakban a TAP SGPS vagy a TAP Air Portugal hozzáférjen a tőkepiacokhoz.

5.3. **A hosszú távú életképesség helyreállítása**

(151) A kereslet fellendülésének a világjárványhoz kapcsolódó jelenlegi bizonytalanságai ellenére a portugál hatóságok megismétlik, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzések szilárd feltételezéseken alapulnak, amelyek akár konzervatívnak is tekinthetők. A szerkezetátalakítási terv a szállított utasok számát tekintve olyan keresletélénkülési kilátásokat feltételez, amelyek általában alacsonyabbak, mint az IATA előrejelzései. Hasonlóképpen, a szerkezetátalakítási tervben szereplő bevételi pálya az utasokra vonatkozó előrejelzésekhez képest 2021-ben alacsonyabb pontról indul. A szerkezetátalakítási terv némi rugalmasságot is tartalmaz a kedvezményezett kapacitásának és műveleteinek az előre látható kereslethez való hozzáigazítása érdekében, tiszteletben tartva a maximális flottára vonatkozó kötelezettségvállalást.

(152) A pénzügyi értékelés és az előrejelzések azt mutatják, hogy a támogatással támogatott tervezett szerkezetátalakítási intézkedések lehetővé teszik a TAP SGPS számára a […] elérését. Az előrejelzések szerint 2024-ben és 2025-ben, a szerkezetátalakítási időszak végére körülbelül […] %-os tőkearányos jövedelmezőség várható. A várt megtérülés alátámasztja azt az érvet, hogy a szerkezetátalakítási terv biztosítaná a kedvezményezett hosszú távú életképességét. Ez a megtérülés valójában kedvező, ha összehasonlítjuk azzal, hogy milyen mértékűek az (alternatív) tőkeköltségek a portugáliai gazdasági ágazatokban (10,9 %), valamint a légi közlekedési ágazatban (8,5 %) a kedvezményezett tekintetében. Más kulcsfontosságú mutatók, mint például a befektetett tőke megtérülése (ROCE), valamint a saját tőke és az eszközök aránya […] és kedvezőtlen forgatókönyv esetén is szilárdak.

(153) Ezenkívül a szerkezetátalakítási tervben szereplő veszteséges és nem alapvető üzletágak, nevezetesen az M&E Brasil elidegenítése biztosítani fogja, hogy e tevékenységekből eredően további veszteségek ne károsítsák a helyreállítást. A fentiekre tekintettel a Portugál Köztársaság megismétli, hogy a szerkezetátalakítási tervet kifejezetten a TAP SGPS múltbeli nehézségeinek kezelése és hosszú távú életképességének biztosítása érdekében dolgozták ki.

5.4. **Arányosság**

(154) Ami a támogatás arányosságát illeti, a portugál hatóságok azt állítják, hogy a kedvezményezett az érdekelt felektől további saját hozzájárulási forrásokat kívánt bebiztosítani, nevezetesen a repülőgépek lízingjére vonatkozó további ajánlattételi kötelezettségvállalásokhoz kapcsolódóan, valamint jelentős mentességeket igyekezett elérni a kötvénytulajdonosoknál, amelyeket a kedvezményezett meglévő hitelezői részéről biztosított tehermegosztásnak kell tekinteni. A szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulás mértéke csupán a további légijármű-lízingeket figyelembe véve is akár […] %-ra emelkedik. A TAP SGPS konkrét esetében és a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben ezt a saját hozzájárulást elegendőnek kell tekinteni, mivel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás – különösen kivételes körülmények között – lehetővé teszi az állami támogatási szabályok rugalmasabb és kiigazított alkalmazását.

(155) A TAP SGPS esetében nem valósíthatók meg a Ryanair javaslatai a biztosítékkal való fedezés lehetőségét illetően. Ami a Ryanair azon állítását illeti, miszerint a tőkepiacokhoz való hozzáférés hiányát arra használják, hogy […] millió EUR összegű pufferrel megnöveljék a támogatást, ezt a puffert eredetileg csak a kezdeti szerkezetátalakítási tervben meghatározott elővigyázatossági intézkedésnek szánták, és már nem veszik figyelembe.

(156) A portugál hatóságok leírták, milyen erőfeszítéseket tett a közelmúltban a TAP SGPS a saját hozzájárulási arányának növelésére irányulóan; ezek a következőkre terjedtek ki: i. további új finanszírozási források keresése a jelenlegi külső kihívások és piaci feltételek ellenére; ii. a meglévő adósságszolgáltatók támogatásának megszerzése; valamint iii. új befektetők belépésének mérlegelése. Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadása óta a TAP Air Portugal további […] millió EUR összegű finanszírozási kötelezettségvállalásokat tudott elérni a 2021-ben és 2022-ben érkező új légijármű-lízingszerződésekben, a szerkezetátalakítási tervben már szereplő […] millió EUR összegű pénzügyi lízingre vonatkozó kötelezettségvállaláson felül. Ennek megfelelően a lízingbeadókkal létrejött kötelező jogi kötelezettségvállalásokon alapuló légijármű-lízingből származó saját hozzájárulás teljes összegét végül […] millió EUR-ra növelték. Ezenkívül a TAP SGPS-nek sikerült megszereznie a meglévő adósságszolgáltatók támogatását azáltal, hogy jelentős mentességeket kapott, ez pedig elkerülhetővé tenné az eladási és előtörlesztési opciók aktiválását, ami súlyos következményekkel járna a kedvezményezett likviditására nézve.

(157) Ami a tehermegosztást illeti, figyelembe kell venni azt a környezetet, amelyben a portugál állam a TAP SGPS tőkéjének 22,5 %-át kitevő részvényeket szerzett az AGW-től, és közvetlenül belépett a TAP SGPS részvénytőkéjébe. Erről az ügyletről azért született megállapodás, hogy túl lehessen jutni a TAP SGPS-nek nyújtott megmentési kölcsönről szóló tárgyalások holtpontján, és lehetővé váljék a kölcsön sürgős végrehajtása.

(158) Abban az időpontban a felek nem láthatták előre a szerkezetátalakítási támogatás végső összegét – amelyet a világjárvány elhúzódó jellege miatt ki kellett igazítani –, és így azt a tényleges áldozatot sem, amelyet a részvényeseknek a tehermegosztás céljából vállalniuk kell. Ebben az összefüggésben […] ([…] % […])

(159) Ezenkívül, és egy ilyen forgatókönyv elkerülése érdekében, a HPGB […] %-át. […]. Portugália szerint ez a HPGB általi tehermegosztásnak minősülne, mivel a HPGB nem részesül a kedvezményezettnek az állami tőkeinjekcióból származó jövőbeli értéknövekedéséből.

6. **AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE**

(160) A Bizottság először azt fogja értékelni, hogy a TAP SGPS szerkezetátalakítási tervének finanszírozásához nyújtandó intézkedések, nevezetesen az 1,2 milliárd EUR összegű, tőkévé alakítandó megmentési kölcsön, a saját tőkével helyettesítendő […] millió EUR összegű hitelre vonatkozó […] millió EUR összegű állami garancia, valamint a 2022-ben végrehajtandó […] millió EUR összegű közvetlen tőkeinjekció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást jelent-e, és ha igen, akkor az ilyen támogatás jogszerű-e és összeegyeztethető-e a belső piaccal.

6.1. **Állami támogatás fennállása**

(161) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(162) Ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, a következő együttes feltételeknek kell teljesülniük: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni; ii. előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet; iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet. Ezért helyénvaló külön megvizsgálni, hogy az intézkedések támogatásnak minősülnek-e.

6.1.1. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(163) Az intézkedések közigazgatási aktusokat és állami határozatokat foglalnak magukban, és azokat az állami költségvetésből finanszírozzák ((42) preambulumbekezdés).

(164) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában tehát az intézkedések állami forrásokat foglalnak magukban, és az intézkedések nyújtására vonatkozó döntés a portugál államnak tudható be.

6.1.2. *Előny*

(165) A Bizottság tudomásul veszi, hogy Portugália az intézkedéseket állami támogatásnak minősülőként jelentette be. E nyilatkozat nem mentesíti a Bizottságot annak saját vizsgálata alól, hogy az intézkedések tartalmaznak-e állami támogatást és különösen hogy előnyben részesítik-e a kedvezményezettet abban az értelemben, hogy egy Portugália helyzetéhez a lehető legközelebbi helyzetben lévő, részesedéssel rendelkező piaci szereplő nem hozna hasonló döntést, és nem biztosítaná ugyanazokat az intézkedéseket ugyanolyan feltételek mellett, eltekintve a közhatalmi minőségében elvárható előnyöktől ([52]).

(166) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az intézkedések támogatásnak minősülnek-e azáltal, hogy gazdasági előnyhöz juttatják a kedvezményezettet ([53]). Az ilyen előny fennállása abból a tényből vezethető le és állapítható meg, hogy a kedvezményezett állami támogatás nélkül nem tud piaci feltételek mellett tőkét szerezni vagy hitelfinanszírozást bevonni (a (39) preambulumbekezdés 31. lábjegyzete). Hasonlóképpen annak értékelése, hogy a DGTF vagy a Parpública helyzetéhez a lehető legközelebbi helyzetben lévő piaci szereplő ugyanazt a finanszírozást nyújtaná-e (a továbbiakban: piacgazdasági szereplő teszt), azt mutatja, hogy a szóban forgó állami finanszírozás előnyt biztosít a piaci feltételekhez képest.

([52]) A Bíróság 2017. szeptember 20-i ítélete, Bizottság kontra Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 59. pont; a Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78, 79. és 103. pont.

([53]) A Bíróság 1996. július 11-i SFEI és társai ítélete, C-39/94, EU:C:1996:285, 60. pont; a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, EU:C:1999:210, 41. pont.

a) Először is nincs *prima facie* bizonyíték arra, hogy a finanszírozás olyan magatartásnak és döntéseknek tulajdonítható, amelyeket egy piaci részvényes meghozna. A finanszírozás közpolitikai okokon alapul, amelyek értelmében biztosítani kell Portugália légi összeköttetését, és el kell kerülni a TAP Air Portugal csődje által a portugál gazdaságra gyakorolt negatív továbbgyűrűző hatásokat ((17) preambulumbekezdés). Az ilyen megfontolások, bármennyire is helyénvalók a hatóságok számára, egy piaci részvényes számára nem lennének relevánsak. Ezért úgy tűnik, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható.

b) Másodszor, a finanszírozás nem tekinthető alkalmasnak arra, hogy a vállalt kockázattal arányos megtérülést biztosítson a részvényes számára. Portugália nem állítja, hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig ténylegesen elérnének ilyen megtérülést. Mindeközben a kedvezményezett többi magánrészvényese tartózkodott attól, hogy további új tőkét biztosítson, nem beszélve az ahhoz szükséges összegek eléréséről, hogy megőrizzék meglévő részesedési és tulajdoni hányadukat, ami feljogosítja őket az abból származó esetleges hozamokra. A rendelkezésre álló bizonyítékok azt mutatják, hogy bár a szerkezetátalakítási terv végére képes lenne megfelelő megtérülést biztosítani és ellentételezést nyújtani az államnak ((48) és (49) preambulumbekezdés, valamint 1. táblázat), a teljes szerkezetátalakítási időszak pozitív nettó eredménye […] […] millió EUR lenne […]. […] […] millió EUR […] % […].

(167) Ezért az intézkedések olyan finanszírozást biztosítanak, amelyet a kedvezményezett a piacon nem tud és nem tudott megszerezni. A DGTF-hez vagy a Parpúblicához a lehető legközelebbi helyzetben lévő piaci szereplő nem nyújtana hasonló finanszírozást.

(168) Ezért az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosítanak a kedvezményezett számára.

6.1.3. *Szelektivitás*

(169) Az intézkedéseket mérlegelési jogkör gyakorlása révén, a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervének sajátos igényei alapján meghatározott *ad hoc* összeg erejéig kell nyújtani ((38)–(43) preambulumbekezdés). A közfinanszírozás – akár eszközök, akár összeg formájában – nem része egy szélesebb körű, általános gazdaságpolitikai intézkedésnek, amely hasonló jogi és gazdasági helyzetben lévő, a légi közlekedés területén vagy más gazdasági ágazatokban tevékenykedő vállalkozásoknak nyújtana támogatást. Ahogy a Bíróság kimondta, amennyiben egyedi támogatásról van szó, a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését ([54]). Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon.

(170) Az intézkedések tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektívek.

6.1.4. *A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(171) A légi személyszállítási és árufuvarozási ágazat, amelyben a kedvezményezett tevékenykedik, nyitott a tagállamok közötti verseny és kereskedelem előtt. Az Európai Unióban engedélyezett más légitársaságok is nyújtanak légi közlekedési szolgáltatásokat, összekötve a portugál repülőtereket – különösen Lisszabont – az Unió más városaival. Ezért az intézkedések azáltal, hogy támogatják a kedvezményezett által nyújtott légi közlekedési szolgáltatások folyamatos működését, érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

(172) A közfinanszírozás azáltal, hogy olyan feltételek mellett biztosít hozzáférést a finanszírozáshoz, amelyek egyébként nem lennének elérhetőek a piacon, alkalmas arra, hogy javítsa a kedvezményezett helyzetét a ténylegesen versenytárs vállalkozásokkal vagy olyan potenciális versenytársakkal szemben, amelyek nem jutnak hasonló állami támogatáshoz Portugáliától, vagy amelyeknek piaci feltételek mellett kell finanszírozniuk a műveleteket.

(173) Következésképpen a bejelentett intézkedések torzíthatják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegethetnek, és érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.2. **A támogatás meglétére vonatkozó következtetés**

(174) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a TAP SGPS javára bejelentett intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

([54]) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 60. pont.

6.3. **A támogatás jogszerűsége**

(175) Miután a Törvényszék 2021. május 19-én megsemmisítette a megmentési támogatásról szóló eredeti határozatot ((2) preambulumbekezdés), a Törvényszék az EUMSZ 264. cikkének (2) bekezdése alapján mindaddig felfüggesztette az ítélet joghatásait, amíg a Bizottság két hónapon belül új határozatot nem fogad el. 2021. július 16-án a Bizottság új határozatot fogadott el a TAP SGPS javára nyújtott, 2020. június 8-án bejelentett megmentési támogatás jóváhagyásáról, amelynek eredményeként a TAP SGPS-nek nyújtott megmentési támogatást jogszerűnek kell tekinteni.

(176) A megmentési támogatásról szóló eredeti határozat (16) preambulumbekezdése szerint a legfeljebb 1,2 milliárd EUR összegű megmentési támogatást, illetve a hitel és hitelgaranciák kombinációját a tervek szerint az első részlet folyósításától számított hat hónapon belül vissza kellett fizetni, amennyiben Portugália ezen időpont előtt nem nyújt be a Bizottsághoz szerkezetátalakítási tervet jóváhagyásra. 2020. december 10-én, azaz kevesebb mint hat hónappal azt követően, hogy a Bizottság a megmentési támogatásról szóló eredeti határozatban jóváhagyta a megmentési támogatást, Portugália szerkezetátalakítási tervet nyújtott be a Bizottságnak. Ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. pontja d) alpontjának ii. alpontja szerint a megmentési támogatás engedélyezése és a visszafizetési időszak automatikusan meghosszabbodott mindaddig, amíg a Bizottság végleges határozatot nem hoz a szerkezetátalakítási tervről és a vonatkozó támogatásról.

(177) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben az EAA azzal érvel, hogy Portugália azáltal, hogy 2020 novemberében jóváhagyta a 2021. évi állami költségvetésről szóló törvényt, amellyel a portugál kormány 500 millió EUR pénzügyi támogatást különített el a TAP SGPS számára, jogellenes támogatást nyújtott a TAP SGPS-nek ((120) preambulumbekezdés). Emlékeztetni kell arra, hogy a pénzeszközök nemzeti költségvetésen belüli, különleges célra történő puszta kijelölése nem egyenértékű a támogatás nyújtásával. Ahhoz, hogy a támogatást végrehajtottnak lehessen tekinteni, szükséges, hogy az alkalmazandó nemzeti jogszabályok biztosítsák a kedvezményezett számára az állami forrásokból nyújtott támogatás igénybevételéhez való jogot, ami az elkülönített 500 millió EUR esetében nem állt fenn.

(178) A fent említett pénzeszközöket illetően Portugália kifejtette, hogy nem fogadta el a szükséges végrehajtási jogi aktust, és nem hajtotta végre az ahhoz szükséges költségvetési céltartalékot sem, hogy ezeket a forrásokat a TAP SGPS rendelkezésére bocsássa, vagy hogy a TAP SGPS-t feljogosítsa azok fogadására. Ezért Portugália nem nyújtott az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését sértő szerkezetátalakítási támogatást.

(179) Ennek megfelelően Portugália tiszteletben tartotta az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget, és a TAP SGPS javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás jogszerű állami támogatásnak minősül.

6.4. **A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal**

(180) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a Bizottság engedélyezheti az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatást, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(181) Tehát ahhoz, hogy e rendelkezés értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősülhessen, az állami támogatásnak két feltételnek kell megfelelnie: az egyik, hogy egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására kell irányulnia, a másik pedig tiltó formában kifejezve, hogy nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. A fentiek nem érintik azt a tényt, hogy a Bizottság által ennek alapján elfogadott határozatoknak biztosítaniuk kell az uniós jognak való megfelelést ([55]).

(182) A bejelentés és a szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatos hivatalos vizsgálat során gyűjtött információk fényében ez nem jelenti azt, hogy a szerkezetátalakítási támogatás vagy a hozzá kapcsolódó feltételek, illetve a támogatás által megkönnyített gazdasági tevékenységek az uniós jog valamely vonatkozó rendelkezésének megsértését vonhatnák maguk után. Így különösen a lisszaboni repülőtéren meglévő résidők átruházásából álló versenyjogi intézkedés az uniós jogban meghatározott szabályokon alapul ((96) és (295) preambulumbekezdés), és az új résidőbirtokosnak kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy betartja az alkalmazandó uniós munkajogot (a (88) preambulumbekezdés d) pontja). Ezenkívül megalapozatlan az EAA azon kifogása, amely szerint a támogatás sérti az EUMSZ-ben foglalt megkülönböztetésmentesség elvét ((121) preambulumbekezdés). Az uniós jogban az egyenlő bánásmód elvével nem ellentétes az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti ad hoc szerkezetátalakítási támogatás nyújtása. Mindenesetre a Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezményezett helyzete objektíve különbözik a Portugáliában, illetve Portugáliába és Portugáliából járatokat üzemeltető többi légitársaság helyzetétől, mind a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti támogatásra való jogosultsága, mind pedig a csődjéből

([55]) A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20. pont.

fakadó következmények tekintetében. Ezért Portugália dönthet úgy, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kizárólag a kedvezményezettnek nyújt szerkezetátalakítási támogatást, az e tagállamban működő más légitársaságok számára nem. Ezen túlmenően a Bizottság nem küldött indokolással ellátott véleményt Portugáliának az uniós jog olyan lehetséges megsértéséről, amely az ügyhöz kapcsolódna, emellett nem érkezett a Bizottsághoz olyan panasz vagy információ, amely arra engedne következtetni, hogy az állami támogatás, a hozzá kapcsolódó feltételek vagy a támogatással elősegített gazdasági tevékenységek ellentétesek lehetnek az uniós jog vonatkozó rendelkezéseivel, kivéve az EUMSZ 107. és 108. cikkét.

(183) Portugália úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható.

(184) A szóban forgó állami támogatás jellegére és céljaira, valamint a portugál hatóságok állításaira tekintettel a Bizottság értékelni fogja, hogy a szerkezetátalakítási támogatást támogató tervezett finanszírozás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó rendelkezéseinek. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

(185) Annak vizsgálata során, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a közös érdekkel ellentétes mértékben befolyásolja-e a kereskedelmi feltételeket, a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján mérlegelési tesztet végez. E teszt keretében – feltéve, hogy a kedvezményezett jogosult szerkezetátalakítási támogatásra – a Bizottság összeveti a támogatásnak a támogatni kívánt tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásait az állami támogatásnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatása által okozott negatív hatásokkal, különösen azt vizsgálva, hogy miként minimalizálja a támogatási intézkedés a verseny és a kereskedelem torzulását (az állami beavatkozás szükségessége, a támogatás megfelelősége, arányossága, átláthatósága, az „először és utoljára” elv, valamint a versenytorzulást korlátozó intézkedések).

Támogathatóság: nehéz helyzetben lévő vállalkozás

(186) A szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultsághoz a kedvezményezettnek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 2.2. szakasza értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell minősülnie. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja konkrétan kifejti, hogy valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a)–d) alpontjában leírt körülmények közül legalább egy fennáll.

(187) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ((15)–(22) preambulumbekezdés) kifejtettek szerint a TAP SGPS 2019 végén körülbelül […] millió EUR negatív saját tőkét mutatott fel. Azóta a TAP SGPS pénzügyi helyzete romlott. A TAP SGPS 2020. évi összevont pénzügyi beszámolója szerint a teljes negatív saját tőke […] milliárd EUR-ra emelkedett. A TAP Air Portugal szintén negatív tőkepozícióval rendelkezett 2020-ban, amely […] milliárd EUR-t tett ki ((26) preambulumbekezdés). Ezek a számadatok azt mutatják, hogy a TAP SGPS és a TAP Air Portugal jegyzett tőkéjének legalább fele eltűnt, és így mindkét vállalat nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontja értelmében.

(188) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 21. pontja szerint az újonnan alapított vállalkozások nem jogosultak megmentési támogatásra. A kedvezményezett a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazásában nem újonnan alapított vállalkozás, mivel 2003-ban, vagyis több mint három évvel ezelőtt alapították (lásd a (8) preambulumbekezdést).

(189) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja értelmében egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó, vagy ilyen vállalatcsoport által átvett vállalkozás általában nem jogosult a szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha bizonyítható, hogy a vállalkozás nehézségei saját működésére, és nem a költségeknek a csoporton belüli önkényes felosztására vezethetők vissza, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek.

(190) A megmentési támogatásról szóló második határozatban ((113)–(128) preambulumbekezdés) a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a TAP SGPS a megmentési támogatás 2020. június 9-i bejelentésének időpontjában egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozott. Egyrészt nem volt bizonyíték arra, hogy a TAP SGPS, az AGW és a Parpública önkényesen felosztotta volna a költségeket, és az anyavállalatok a vonatkozó időszakban mesterségesen megterhelték volna a TAP SGPS-t. (Ezenkívül e határozat (19)–(22) preambulumbekezdéséből következik, hogy a TAP SGPS nehézségei nem a költségeknek a csoporton belüli önkényes felosztásából adónak, hanem a légi közlekedésre és a kapcsolódó tevékenységi ágazataira jellemzők.) Másrészt az AGW konzorcium mint a TAP SGPS 45 %-os részesedéssel rendelkező, második legnagyobb részvényese korlátolt felelősségű társaság volt, amelyet az egyéni részvényesei ellenőriztek, nevezetesen David Neeleman, aki az AGW részvényeinek 50 %-át ellenőrizte a DGN

Corporation (40 %) és a Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %) révén, valamint Humberto Pedrosa, aki az AGW 50 %-át tulajdonolta a HPGB, SGPS, SA vállalat révén. Az AGW konzorcium társasági formája mint olyan független volt, és nem kapcsolódott a két közvetett részvényesének, David Neeleman és Humberto Pedrosa fizikai személyeknek a magánvagyonához, akik személyesen nem feleltek az AGW konzorcium kötelezettségeiért. Következésképpen ez a két közvetett fizikai magánrészvényes nem tehető felelőssé magánvagyonával a TAP SGPS pénzügyi nehézségeiért.

(191) Amint azt a Bizottság a megmentési támogatásról szóló második határozatban ((127) preambulumbekezdés) megállapította, a Parpúblicán (az államon) kívüli, közös irányítást gyakorló részvényesek nem rendelkeztek az ahhoz szükséges kapacitásokkal, hogy kielégítsék a TAP SGPS folyamatos működésének hat hónapon át történő biztosításához és a TAP SGPS szerkezetátalakításának (állami támogatás nyújtása nélküli) további finanszírozásához szükséges, 1,2 milliárd EUR-ra becsült likviditási igényeket.

(192) A TAP Air Portugal tekintetében nincs bizonyíték arra, hogy bizonytalan pénzügyi helyzete a költségek csoporton vagy gazdasági egységen belüli önkényes felosztásából eredne. Ez érvényes mind arra az időszakra, amikor a TAP Air Portugal a Parpública (az állam), a HPGB és a DGN végső közös ellenőrzése alatt állt, mind a jelenlegi helyzetre, amikor a portugál állam kizárólagos ellenőrzése alatt áll, ugyanazon gazdasági egységen belül, mint testvérvállalata, a TAP SGPS, amely ellenőrzésre nem jogosító kisebbségi tulajdonrésszel is rendelkezik a TAP Air Portugalban ((11) és (12) preambulumbekezdés). A (191) preambulumbekezdésben szereplő megállapítás, amely szerint a korábbi közös irányítást gyakorló részvényesek (állami támogatás nyújtása nélkül) nem rendelkeztek kapacitással a vállalat likviditási szükségleteinek kielégítéséhez, ugyanúgy vonatkozik a TAP Air Portugalra is, amely a TAP SGPS-sel azonos gazdasági egységben működik és működött.

(193) A TAP SGPS tőkeszerkezetének módosítását követően, amely a TAP SGPS részvényei 22,5 %-ának a DGTF általi felvásárlásából ered, a TAP SGPS kizárólag az állam ellenőrzése alatt áll […] (lásd a (8), (11) és (12) preambulumbekezdést). Ezért a TAP SGPS és a TAP Air Portugal egy gazdasági egység (vagy egy nagyobb vállalatcsoport) része, amelyet a Bizottság a bejelentett szerkezetátalakítási támogatást nyújtó államon belüli önálló döntéshozatali központnak tekinthet.

(194) A Bizottság ezért úgy véli, hogy sem a közös ellenőrzést gyakorló jogalanyok, sem később az állam mint egyedüli irányító részvényes nem volt abban a helyzetben, hogy a TAP SGPS vagy a TAP Air Portugal gazdaságilag és pénzügyileg nehéz helyzetét a piacnak megfelelő módon enyhítse. A vállalatok nehézségeinek orvoslására irányuló állami pénzügyi beavatkozás – akár közvetlenül a DGTF-en, akár a Parpúblicán keresztül – állami támogatásnak minősülne, kivéve, ha azt piaci feltételek mellett hajtják végre, egyedül vagy a közös ellenőrzést gyakorló jogalanyokkal együtt. A Parpública mint közös ellenőrzést gyakorló jogalany nem támogatta és nem is támogathatta volna a TAP SGPS-t piaci feltételek mellett, és ezt a közös ellenőrzést gyakorló magánjogi jogalanyok sem tették, illetve tehették meg ([56]). Ezért, tekintettel az államnak a TAP SGPS 50 %-át birtokló részvényesként fennálló korábbi helyzetére […], valamint az ezt követően gyakorolt ellenőrzésre, a TAP SGPS és a TAP Air Portugal nehézségeit a csoport nem tudja kezelni.

(195) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy mind a TAP SGPS, mind a TAP Air Portugal (beleértve ellenőrzött leányvállalataikat is) nehéz helyzetben lévő vállalkozások, és jogosultak szerkezetátalakítási támogatásra.

6.4.1. *A támogatás megkönnyíti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését*

(196) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető állami támogatásnak elő kell segítenie egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését.

(197) E tekintetben annak igazolásához, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja az ilyen tevékenységek vagy területek fejlődésének elősegítése, a támogatást nyújtó tagállamnak bizonyítania kell, hogy a támogatás szociális nehézségek megelőzését vagy valamely piaci hiányosság kezelését célozza. A szerkezetátalakítási támogatás sajátos összefüggésében a Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja elismeri – valójában a piacról való kilépés jelentős szerepet játszik a termelékenység-növekedés folyamatában, így pusztán a vállalkozás piacról való kilépésének a megakadályozása nem indokolja elégségesen a támogatás nyújtását. Éppen ellenkezőleg, a megmentési és szerkezetátalakítási támogatások az állami támogatások

([56]) Ez a megállapítás szükségszerűen az AGW-re korlátozódik mint végső soron természetes személyek tulajdonlásának eszközére, a közös ellenőrzést gyakorló jogalanyok e jogalanyok tekintetében fennálló forrásainak vizsgálata céljából, nem pedig a természetes személyek rendelkezésére álló magánforrások vonatkozásában, akik az említett jogalanyokban fennálló részesedésekért személyesen nem felelnek.

legtorzítóbb típusai közé tartoznak, mivel akadályozzák a piacról való kilépés folyamatát. Bizonyos helyzetekben azonban a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítása hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a kedvezményezett által végzett tevékenységeken túlmenően is. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha ilyen támogatás hiányában a kedvezményezett csődje piaci hiányossághoz vagy szociális nehézségekhez vezetne, akadályozva az ilyen helyzetek által érintett gazdasági tevékenységek és/vagy területek fejlődését. Az ilyen helyzetek nem kimerítő felsorolását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja tartalmazza.

(198) Ilyen helyzetek többek között akkor fordulnak elő, amikor a támogatással elkerülhető egy fontos, nehezen helyettesíthető, más versenytárs számára nehezen átvehető szolgáltatás megszakadásának kockázata, vagy amikor a kedvezményezett fontos rendszerszintű szerepet tölt be egy olyan régióban vagy ágazatban, ahol kilépésének potenciális negatív hatásai lennének ([57]). A támogatás tehát azáltal, hogy lehetővé teszi a kedvezményezett számára tevékenységének folytatását, megelőzi az efféle piaci hiányosságot vagy szociális nehézségeket. Szerkezetátalakítási támogatás esetén azonban ez csak akkor igaz, ha a támogatás lehetővé teszi a kedvezményezett számára, hogy saját erőből versenyezzen a piacon, ami csak akkor biztosítható, ha a támogatás a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv végrehajtásához van kötve.

(199) A Bizottság ezért először azt fogja értékelni, hogy a támogatás valamely piaci hiányosság vagy szociális nehézségek megelőzését célozza-e (6.4.1.1. szakasz), és hogy a támogatást a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv kíséri-e (6.4.1.2. szakasz).

6.4.1.1. Szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok megelőzése, hozzájárulva a gazdasági tevékenység fejlődéséhez

(200) Azon helyzetek közül, amikor egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás megmentése hozzájárulhat gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) és c) alpontja olyan eseteket említ, amikor a támogatás célja azon kockázat elkerülése, hogy a gazdasági növekedést akadályozza egy fontos szolgáltatásnak a kedvezményezett piacról való kivonulása miatti megszakadása (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja), vagy az érintett régióban vagy ágazatban fontos rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozás piacról való kilépése (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja).

A támogatással elkerülhető egy fontos szolgáltatás megszakadása

(201) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja annak elkerülése volt, hogy a TAP SGPS és következésképpen a TAP Air Portugal felhagyjon üzleti tevékenységével az általa tapasztalt nehézségek miatt, amelyeket a Covid19-válság erősen súlyosbított ([58]). Mivel egy légitársaságnak elegendő likviditást kell garantálnia működési engedélyének fenntartásához, a rendelkezésre álló források, valamint a közelmúltbeli és várható működési veszteségek fényében nyilvánvaló, hogy a TAP Air Portugal nem lenne képes teljesíteni fizetési kötelezettségeit, és ezért a szerkezetátalakítási támogatás nélkül fizetésképtelenséget kellene jelentenie, megszüntetve tevékenységét (1. táblázat). A Bizottság a hivatalos vizsgálat során szolgáltatott információk alapján megállapította, hogy valóban fennáll annak a konkrét kockázata, hogy a kedvezményezett a közeli jövőben nem teljesíti fizetési kötelezettségeit, ami a TAP Air Portugal folyamatban lévő légi közlekedési tevékenységének megszakadásához vezetne.

(202) E tekintetben a TAP Air Portugal egyedülálló összeköttetési szolgáltatásokat nyújt csomópontjáról, a lisszaboni repülőtérről azáltal, hogy rendszeres járatokat biztosít ((15) és (16) preambulumbekezdés). A portugál nyelvű közösségnek nemzeti szinten és külföldön nyújtott alapvető légi közlekedési szolgáltatások mellett a TAP Air Portugal döntően és jelentős mértékben támogatja Portugália egyik legfontosabb gazdasági tevékenységének, az idegenforgalomnak a gazdasági növekedését. Konkrétan a portugál vállalatok egyik fontos szegmense – nevezetesen a szállodák, éttermek, társadalmi és kulturális események, kiskereskedelmi üzletek és egyéb, turizmushoz kapcsolódó tevékenységek, amelyek különösen a legnagyobb régiókban, Lisszabonban és Portóban, valamint Algarve-ban vannak jelen – még nehezebben élné túl a válságot azon segítség nélkül, amelyet a TAP Air Portugal tevékenysége biztosít az utasok szállítása révén.

(203) Amint arra Portugália rámutat, a legtöbb olyan vállalatnak, amely esetlegesen csak azért éli túl a Covid19-válságot, mert ideiglenesen támogatott munka vagy az esedékes kifizetések elhalasztását lehetővé tévő intézkedések révén portugál kormányzati támogatásban részesül, szüksége van a turizmus fellendülésére. Az észrevételeket benyújtó portugál utazási irodák és régiók képviselői hangsúlyozzák, hogy üzleti működésük és tevékenységeik egy része tekintetében a TAP Air Portugal szolgáltatásaitól függenek, és azok árbevétele a TAP Air Portugallal folytatott üzleti tevékenység nélkül jelentősen csökkenne.

([57]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) és c) alpontja.

([58]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (71) preambulumbekezdése.

(204) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a TAP Air Portugal tevékenységeinek beszüntetését megakadályozó szerkezetátalakítási támogatás hiányában nemcsak az utazók, hanem az utazási üzletág is teljes mértékben attól függene, hogy azon a 92 célállomáson, amelyeket a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítása előtt kínált, a diszkont légitársaságok és a nagy távolságon fuvarozók egymással kombinálva, az Unión belüli és a világ többi részével való közvetlen összeköttetésekre összpontosítva képesek és hajlandóak lennének-e kiépíteni ugyanezeket a szolgáltatásokat járatsűrűség és földrajzi kiterjedés tekintetében, különösen Észak-Amerikával, Latin-Amerikával és Afrikával ((15) preambulumbekezdés). Harmadik felek – különösen az üzleti partnerek, például utazási irodák, utazásszervezők, nagyobb szállodacsoportok, jegyértékesítő irodák és beszállítók, továbbá nemzeti és külföldi kormányzati szervek, beleértve a turizmus, valamint a kereskedelmi vagy kulturális cserék előmozdításával foglalkozó szervezeteket – megerősítették és alátámasztották a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban tett azon megállapítást, hogy a TAP Air Portugal piacról való kilépése ezen összeköttetések elvesztésének kockázatával járna ((100) preambulumbekezdés).

(205) A TAP Air Portugal szerepének helyettesítéséhez a versenytársaknak ki kellene építeniük és létre kellene hozniuk a célállomások hálózatát, ami jelentős időt venne igénybe, és fennállna annak kockázata, hogy meg sem valósítható ugyanazokkal a szolgáltatásokkal, ami a járatsűrűséget és a földrajzi kiterjedést illeti. Ennek vonatkozásában a Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja annak elkerülése, hogy a TAP Air Portugal felhagyjon üzleti tevékenységével az általa tapasztalt nehézségek miatt, amelyeket a Covid19-válság erősen súlyosbított.

(206) A TAP Air Portugal hálózatát 2019-ben, a világjárvány előtt alkotó konkrét útvonalak jelenleg lecsökkentett mértékben használhatók, mivel a portugál hatóságok egészségügyi okokból korlátozó utazási intézkedéseket vezettek be a vírus terjedésének korlátozása érdekében. Ugyanakkor az eljárás megindításáról szóló határozatban említett, az IATA által kiadott forgalomélénkülési előrejelzések, amelyeket egyik fél sem kérdőjelez meg, a kereslet 2025-nél korábbi fellendülését jelzik ((223) preambulumbekezdés). Ilyen helyzetben a portugáliai légi közlekedési szolgáltatások és összeköttetés iránti kereslet előrelátható forgatókönyve szerint a TAP Air Portugal hálózata – vagy egy hasonlóan sűrű hálózat – a világjárvány előttihez hasonlóan kulcsfontosságú lenne a jövőbeni kereslet kielégítéséhez, különösen – részben vagy egészében – azokon az útvonalakon, ahol a TAP Air Portugal volt az egyetlen légitársaság, amely a nyári szezonban […] útvonalból […]-t, a téli időszakban pedig […] útvonalból […]-t üzemeltetett ((15) és (16) preambulumbekezdés).

(207) Ami a TAP Air Portugalt helyettesítő hipotetikus hálózatot illeti, nagyon valószínűtlen, hogy a meglévő hagyományos vagy diszkont légitársaságok kombinációja hajlandó és képes lenne észszerű időn belül kiépíteni a szükséges hálózati összeköttetéseket, különösen a portugál nyelvű országokba, hogy átvegye a TAP Air Portugal szerepét Portugáliának a világ többi részével való összekapcsolásában. A beavatkozó két légi fuvarozó közül ugyanis egyik sem támasztotta alá kellőképpen a hasonló nemzeti közlekedési hálózat kialakítására való hajlandóságát és képességét, vagy hasonló összeköttetések kialakítására irányuló terveit, és csak általánosságban hivatkozott más, az eljárásba be nem avatkozó olyan légitársaságokra, amelyek álláspontjuk szerint részben helyettesíthetnék a TAP Air Portugal hálózatát. Hasonlóképpen, bár a benyújtott tanulmányok azt mutatják, hogy diszkont fuvarozók növekednek és versenyt támasztanak ((105) preambulumbekezdés), azt nem fejtik ki és még kevésbé bizonyítják, hogy a TAP Air Portugal szolgáltatásait és hálózatait egyetlen fuvarozó vagy a fuvarozók meghatározott kombinációi szinte bizonyosan reprodukálhatnák vagy helyettesíthetnék. Ellenkezőleg, amint az a (100) és (132) preambulumbekezdésben szerepel, számos, ezekre támaszkodó harmadik fél aggodalmát fejezte ki a TAP Air Portugal szolgáltatásainak esetleges kiesésével kapcsolatban. A hivatalos vizsgálat során szolgáltatott információk tehát megerősítik a Bizottság azon megállapítását, amely szerint valóban fennáll a konkrét kockázata annak, hogy a kedvezményezett a közeli jövőben nem teljesíti fizetési kötelezettségeit, ami a TAP Air Portugal légi közlekedési szolgáltatásainak mint gazdasági tevékenységnek a megszakadásához vezetne.

(208) Ezért a kedvezményezett csődje azzal a veszéllyel járna, hogy zavart okoz egy olyan fontos közlekedési szolgáltatásban, amely nemzetközi és országos összeköttetést és hálózatot biztosít, összekapcsolva Portugália szárazföldi területeit és szigeteit, valamint a portugál nyelvű tengerentúli közösséget, ami a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjában foglaltak szerint nehezen helyettesíthető más szolgáltatók számára.

A támogatás rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozást támogat

(209) A támogatás célja továbbá, hogy elhárítsa egy olyan vállalkozás kilépésének kockázatát, amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja értelmében rendszerszintű szerepet betöltő fontos szolgáltatást nyújt Portugáliában.

(210) E tekintetben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kedvezményezett kétségtelenül kulcsszerepet játszik a portugál gazdaságban ([59]), nemcsak a turizmus és a portugál nyelvű országokkal való összeköttetések fejlesztése, hanem a foglalkoztatás tekintetében is. Először is, a kedvezményezett jelentős rendszerszintű szerepet tölt be Portugália egész területén, mivel támogatja a portugál turizmus növekedését, amely a tagállam egyik legfontosabb ágazataként 2018-ban Portugália bruttó hazai termékének (GDP) 14,6 %-át tette ki. Ez az ágazat kiemelkedő jelentőséggel bírt a portugál gazdaságnak a 2008-as válságot követő pénzügyi és államadósság-válságból való kilábalása szempontjából. Az idegenforgalom mintegy 19 milliárd EUR-val járul hozzá Portugália GDP-jéhez, ami a 2019. évi GDP 8,7 %-át tette ki, és semmi nem utal arra, hogy a világjárványt követő gazdasági fellendülés jelentősen befolyásolná a portugál GDP összetételét és az idegenforgalom ehhez való hozzájárulását. Másrészt a TAP SGPS (2019-ben) mintegy 10 000 munkavállalóval az ország egyik legnagyobb munkaadója, és több mint 110 000 közvetett munkahelyet biztosít. Ezek az adatok azt mutatják, hogy a TAP SGPS-nek a szerkezetátalakítási támogatás hiányában bekövetkező esetleges fizetésképtelensége jelentős negatív továbbgyűrűző hatást gyakorolna az egész portugál gazdaságra.

A harmadik felek észrevételeiben és következtetéseiben megfogalmazott állítások felülvizsgálata

(211) A Ryanair vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes megállapításait. A Ryanair először is arra hivatkozik, hogy nincs bizonyíték azon veszély fennállására, hogy egy nehezen helyettesítő fontos szolgáltatás megszakadna. A Ryanair szerint a belépő versenytársak helyettesíteni tudnák a TAP Air Portugal szolgáltatásait. Pontosabban a Ryanair először is azt állítja, hogy a rövid távon közlekedő járatokon könnyen helyettesítheti a TAP Air Portugalt, míg a nagy távolságon közlekedő járatok esetében elegendő versenytárs repül Lisszabonból, amelyek elérhetik a TAP Air Portugal kapacitásait. Másrészt a Ryanair azt állítja, hogy a TAP Air Portugal nem rendszerszintű vállalkozás, de még ha feltételezzük is, hogy az, az eljárás megindításáról szóló határozat nem fejti ki, hogy a TAP SGPS méretének csökkentésével és a nem rendszerszintű vagy veszteséges tevékenységek visszaszorításával nem lehetne-e megvédeni a rendszerszintű tevékenységeket.

(212) A Ryanair állításait nagyrészt cáfolják egyrészt más harmadik felek beadványai, másrészt a Portugália által benyújtott információk ((138)–(141) preambulumbekezdés).

(213) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes megállapításait harmadik felek határozottan alátámasztották. Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek benyújtására vonatkozó felhívásra adott 39 válaszból 36 fél támogatta a Bizottság véleményét azzal kapcsolatban, hogy a TAP Air Portugal fontos szerepet tölt be a Portugália és a többi portugál nyelvű ország (különösen Brazília, Angola, Mozambik és São Tomé) közötti összeköttetések legfontosabb szolgáltatójaként, amely egyúttal összeköti egész Európát Portugáliával és a lisszaboni csomópontján keresztül a fent említett országokkal. A két közvetlen versenytárson kívül valamennyi érdekelt fél támogatja a TAP SGPS-nek nyújtott szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozó terveket, és megerősíti, hogy a TAP Air Portugal fontos szerepet játszik különösen Portugália gazdasága szempontjából.

(214) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság azt is megjegyzi, hogy bár a TAP Air Portugal egyes útvonalai önállóan vonzóak lehetnek egy versenytárs számára, nincs arra utaló jel, hogy bármely versenytárs átvehetné a TAP SGPS szolgáltatásainak összességét. A TAP SGPS piacról való kilépése ezért valószínűleg súlyos szociális nehézségeket okozna ügyfeleinek, munkatársainak és beszállítóinak.

(215) A Bizottság rámutat különösen arra, hogy versenytársaival ellentétben a TAP Air Portugal jelenleg nagymértékben biztosít összeköttetéseket a portugál nyelvű országokba utazó és onnan érkező utasok számára. Amint azt már említettük (4.2. szakasz), ez a vállalat döntő szerepet játszik Portugália és Európa egészének Brazíliával, Angolával, Mozambikkal és São Tomé és Príncipével való összeköttetése szempontjából. Míg a TAP Air Portugal szolgáltatásait elméletileg több üzemeltető is helyettesíthetné a szerkezetátalakítási terv időkeretén belül, ez a helyettesítés csak részleges lehet, és a szolgáltatások jelentős romlását vonná maga után, különösen a portugáliai ügyfelek számára. Mindeközben a TAP Air Portugalnak a Ryanair által szorgalmazott leépítése figyelmen kívül hagyja az abból eredő negatív továbbgyűrűző hatásokat, ha csökkennek egyebek mellett a TAP Air Portugal csomóponti modelljében jelentős számban biztosított, Unión belüli összeköttetések, amelyek olyan interkontinentális útvonalakra is támaszkodnak, amelyek középtávon helyrehozhatatlanul veszélybe kerülhetnek ([60]).

([59]) A bejelentés szerint 2019-ben a TAP SGPS 3,3 milliárd EUR-val járult hozzá a portugál GDP-hez (ami az ország teljes GDP-jének 1,2 %-át teszi ki), valamint 300 millió EUR-t fizetett be közvetlen adók és társadalombiztosítási járulékok formájában. A TAP SGPS hozzájárulása a portugál exporthoz közel 2,6 milliárd EUR, míg a TAP SGPS által több mint 1 000 nemzeti beszállítótól beszerzett szolgáltatások és áruk értéke megközelíti az 1,3 milliárd EUR-t.

([60]) E tekintetben a 18 résidő átruházásából álló versenyjogi intézkedés életképességre gyakorolt hatásának Bizottság általi értékelése csökkenésre utal, és három járat megnyitását teszi lehetővé három járatpárral, Unión belüli közvetlen (point-to-point) összeköttetések vonatkozásában. Ennek hatása a TAP Air Portugal befektetett tőkéje megtérülésének […] %-os csökkenése, valamint az adósság/saját tőke arányának […] (3. táblázat). Az értékelésből tehát az következik, hogy az interkontinentális járatokra ráhordó, Unión belüli járatok nyereséges útvonalainak szélesebb körű és jelentősebb csökkentése ronthatná azon képességét, hogy piaci finanszírozás nélkül fenntartsa pozícióját a piacon, és így a szerkezetátalakítási időszak végére több támogatásra lenne szüksége.

(216) Portugália többi legnagyobb légitársasága (Ryanair, EasyJet) csak Portugália és az Unió más tagállamai között biztosít összeköttetést, üzleti modelljük pedig kizárja a nagy távolságú interkontinentális járatokat. A Lisszabonból interkontinentális összeköttetéseket kínáló más jelentős uniós légi fuvarozók „gyűjtő–elosztó" modellt működtetnek. Ez azt jelenti, hogy ahelyett, hogy a lisszaboni repülőtérről közvetlen járatokat kínálnának a tengerentúli célállomásokra, inkább átszállítanák az utasokat Portugáliából a más tagállamokban található csomópontjakra – például Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt vagy München –, mielőtt ezekre a célállomásokra fuvaroznák őket. Ez viszont jelentősen megnövelné a Portugáliából a nyugati vagy déli célállomásokra tartó járatok összesített időtartamát.

(217) Ezért a kedvezményezett mind munkáltatóként, mind pedig számos más portugál vállalkozás gazdasági láncának központi elemeként rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozásnak tekinthető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja értelmében.

(218) A fentiek fényében a Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a támogatás hozzájárul a Portugália számára összeköttetést biztosító légi közlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos gazdasági tevékenység fejlesztéséhez, mivel lehetővé teszi egy olyan fontos szolgáltatás fenntartását, amelyet a versenytársak rövid és középtávon esetlegesen nem tudnának teljes egészében vagy nagyjából hasonló mértékben és szociális nehézségek nélkül helyettesíteni, ami negatív következményekkel járhatna a tágabb portugál gazdaságra nézve a Covid19-világjárvány okozta jelenlegi válságot követően (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) és c) alpontja).

6.4.1.2. A szerkezetátalakítási terv és a hosszú távú életképesség helyreállításának hozzájárulása a gazdasági tevékenység vagy terület fejlődéséhez

(219) Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 46. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele egy olyan szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amely helyreállítja a kedvezményezett életképességét. A kedvezményezett nehézségeihez vezető okok orvoslása – azáltal, hogy elősegíti a hosszú távú életképesség helyreállítását – szükséges feltétele annak, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a gazdasági tevékenység(ek) és azon területek fejlesztését szolgálja, ahol a kedvezményezett működik. A szerkezetátalakítási támogatás a TAP SGPS és a TAP Air Portugal tevékenységeinek teljes skálájára kiterjedő, széles körű szerkezetátalakítási tervet támogat.

(220) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45–48. pontja értelmében szerkezetátalakítási támogatás csak egy reális, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv támogatására nyújtható, amelynek intézkedéseit úgy kell megtervezni, hogy észszerű időn belül helyreállítsák a hosszú távú életképességet, kizárva a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervére irányuló támogatáson túlmenő bármely további támogatást. A szerkezetátalakítási tervnek ismertetnie kell, hogyan orvosolják a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések a kedvezményezett mögöttes problémáit.

(221) A szerkezetátalakítás eredményeit különféle forgatókönyvekben kell bemutatni, különösen a teljesítményparaméterek és a főbb előre látható kockázati tényezők azonosításával. A kedvezményezett életképességének helyreállítása a befektetett tőke megfelelő megtérülését kell, hogy eredményezze a költségek fedezése után, anélkül, hogy függene az olyan tényezőkkel kapcsolatos optimista feltételezésektől, mint az ár- vagy keresletváltozás. A hosszú távú életképesség akkor valósul meg, ha egy vállalkozás képes megfelelő előre jelzett tőkemegtérülést biztosítani, miután fedezte valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi terheket, és saját erejéből is képes versenyezni a piacon.

(222) Ebben a szakaszban a Bizottság először a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervének alapjául szolgáló feltételezések hitelességét, majd a kedvezményezett életképességének a szerkezetátalakítási terv végén történő helyreállására vonatkozó bizonyítékot értékeli.

A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések értékelése

(223) A bevételi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a légi forgalom helyreállása tekintetében a kedvezményezett előrejelzései konzervatívabbak, mint az IATA alapvonalként szolgáló előrejelzései. Míg az IATA 2025-re a 2019. évi utasforgalom 109 %-ának megfelelő utasforgalmat prognosztizál, a kedvezményezett feltételezése szerint a 2019. évi utasoknak csak […] %-a repül majd 2025-ben, a szerkezetátalakítási terv végén ((51) preambulumbekezdés). Emellett a kedvezményezett a 2019. évhez képest ([…] eurócent) valamivel alacsonyabb hozamot feltételez 2025-ben ([…] eurócent), míg 2025-ben a kihasználtsági tényező várhatóan […] százalékponttal magasabb lesz, mint 2019-ben ([…] %, szemben a(z) […] %-kal). Végezetül a kedvezményezett férőhely-kilométerenkénti bevétele 2025-ben alacsonyabb, mint 2019-ben ([…] eurócent a[z] […] eurócenthez képest), ami azt jelzi, hogy a kedvezményezett közvetlenül a szerkezetátalakítási időszak kezdete előtt már képes volt hasonló célértékeket elérni a férőhely-kilométerenkénti bevételt illetően. Mivel a kedvezményezett forgalmi előrejelzései konzervatívabbak, mint az IATA előrejelzései, és a bevétellel kapcsolatos fő teljesítménymutatók összhangban vannak a kedvezményezett 2019. évi múltbeli értékeivel, a Bizottság észszerűnek tekinti a kedvezményezett bevételi előrejelzéseit.

(224) A költség-előrejelzésekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a kedvezményezett jövedelmezőségének helyreállítása a költségek – különösen az üzemanyag- és a munkaerőköltségek – csökkenésétől függ, a 2.4.3. szakaszban leírtak szerint. Ami az üzemanyagot illeti, az előrejelzések figyelembe veszik az újabb, üzemanyag-hatékonyabb légi járművek üzemeltetését, és a Bloomberg-adatbázisból származó, az üzemanyagárakra vonatkozó piaci várakozásokra támaszkodnak. Mivel az új légi járművek leszállításának ütemezéséről már tárgyalások folytak a beszállítókkal, e légi járművek üzemanyag-fogyasztása objektív és ellenőrizhető adat, csakúgy, mint az üzemanyagárakra vonatkozó várakozások; a Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az üzemanyagköltségekkel kapcsolatos előrejelzések hitelesek.

(225) Ami a munkaerőköltséggel kapcsolatos előrejelzéseket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezményezett 2024-ig valamennyi szakszervezetével megállapodásokat írt alá (a továbbiakban: szükséghelyzeti megállapodások), amelyek valamennyi munkavállalójára alkalmazandók. A szükséghelyzeti megállapodások a bérek csökkentését, az automatikus béremelések befagyasztását és a termelékenység javítását irányozzák elő. Ezenkívül a kedvezményezett már 1 200 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő csökkentést ért el a határozott idejű szerződések meg nem hosszabbítása révén, és megkezdte a további 2 000 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő csökkentés önkéntes intézkedések és elbocsátások révén történő elérésére irányuló folyamatot. A kedvezményezett a szükséghelyzeti megállapodások helyébe lépő új kollektív szerződésekről szóló tárgyalások előkészítését is megkezdte, és már több szakszervezet kötelezettségvállalását is megszerezte a szerkezetátalakítási terv 2025-re kitűzött költségcéljaira vonatkozóan. Összességében – figyelembe véve, hogy a kedvezményezett már tárgyalásokat folytatott a munkaerőköltség-előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések legtöbbjéről – a Bizottság ezeket az előrejelzéseket hitelesnek tartja.

(226) A Bizottság úgy véli, hogy a következő elemek szintén hozzájárulnak a pénzügyi előrejelzések hitelességéhez. Először is, a kedvezményezett már több olyan intézkedést is azonosított, amelyek célja a munkaerő- és üzemanyagköltségektől eltérő költségek csökkentése, és meg is kezdte az intézkedések végrehajtását ((35) preambulumbekezdés). Másodszor, a pénzügyi előrejelzések nem tartalmaznak ([…] millió EUR-ból) […] millió EUR összegű bevételnövekedést, amelyet a kedvezményezett betervezett (2.4.1.4. szakasz), ami további biztonsági puffert hoz létre. Harmadszor, a szerkezetátalakítási terv a légi közlekedési üzletágra összpontosít, és előirányozza az olyan nem alapvető tevékenységek értékesítését vagy bezárását, mint az M&E Brasil, amely a korábbiakban veszteséges volt, és hozzájárult a kedvezményezett nehézségeihez (2.4.1.1. szakasz).

(227) A kedvezményezett pénzügyi előrejelzései általános észszerűségének értékeléséhez a Bizottság összehasonlította a kedvezményezett 2025-re várható EBIT marzsát (azaz az EBIT osztva a bevételekkel) olyan, hasonló vállalatokból álló mintával, amelyekre vonatkozóan részvénypiaci elemzői előrejelzések állnak rendelkezésre ugyanarra az évre vonatkozóan ([61]). Ebben a mintában az átlagos EBIT-marzs 13,1 %, míg a kedvezményezetté a várakozások szerint […] % lesz. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kedvezményezett 2025-re vonatkozó nyereségességi előrejelzései összhangban állnak az átlagos hasonló vállalatok előrejelzéseivel, ami további jele annak, hogy a szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló feltételezések hitelesek.

A kedvezményezett életképessége helyreállításának értékelése

(228) A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességének megállapítását követően a Bizottság most értékelni fogja, hogy ezen előrejelzések alapján a kedvezményezett képes-e újra életképessé válni 2025 végére, azaz a szerkezetátalakítási terv végére. Konkrétabban, a Bizottság ellenőrizni fogja, hogy 2025-ben a kedvezményezett várhatóan megfelelő megtérülési rátát ér-e el a működéséből, és képes lesz-e saját erejéből versenyezni.

([61]) A minta az alábbiakat foglalja magában: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean és Finnair, Ryanair, EasyJet és Wizz Air.

(229) Ami a kedvezményezett azon képességét illeti, hogy 2025-ben elegendő megtérülést érjen el műveleteiből, a szokásos megközelítés a befektetett tőke 2025-ös megtérülésének (ROCE) ([62]) összehasonlítása a súlyozott átlagos tőkeköltséggel (WACC). Ha az előbbi magasabb, mint az utóbbi, a társaság működése elegendő nyereséget termelhet a tőkeköltség fedezésére, ami a társaság életképességét jelzi.

(230) Portugália szerint a kedvezményezett esetében a ROCE – amelynek számítása a Bizottság által a (223)–(227) preambulumbekezdésben hitelesnek ítélt pénzügyi előrejelzéseken alapul – 2025-ben várhatóan […] % lesz ((48) preambulumbekezdés). Ez az érték az adózás előtti EBIT és a 2025-ben felhasznált tőke hányadosa. Mivel azonban az életképességi teszt a ROCE és a WACC összehasonlításából áll, amely egy adózás utáni megtérülési ráta, a Bizottság megfelelőbbnek tartja a ROCE adózás utáni EBIT felhasználásával történő kiszámítását. Ezenkívül a mérleg változóin belüli éves ingadozások kiegyenlítése érdekében a Bizottság észszerűnek tartja, hogy a 2025-ben felhasznált tőke helyett a 2024-ben és 2025-ben felhasznált átlagos tőkét használják a 2025-ös ROCE nevezőjeként. E két módosítással a Bizottság […] %-os tőkearányos megtérülést kap.

(231) A […] %-os ROCE érték magasabb, mint a kedvezményezett […] %-os WACC értéke. A standard módszertannak megfelelően ez a WACC a kedvezményezett sajáttőke-költségének ([…] %) és adósságköltségének ([…] %) súlyozott átlagából áll, a kedvezményezett megcélzott adósságának az adósság és a saját tőke összegéhez viszonyított arányával megegyező súlyokkal ([…] %). A WACC ezen összetevői megfelelően indokoltak a kedvezményezetthez hasonló vállalatokra vonatkozó, a Capital IQ-ból és a Reuterstől származó piaci adatok és pénzügyi információk alapján (61. lábjegyzet). Konkrétabban, a sajáttőke-költség számítása […] %-os kockázatmentes kamatlábat feltételez, ami jóval meghaladja a tízéves német államkötvények jelenlegi negatív hozamát, 4,72 %-os részvénypiaci kockázati felár és 1,95 %-os országkockázati felár mellett, amelyek összhangban állnak a nyilvánosan elérhető referenciaértékekkel ([63]), […] béta alapulvételével ([64]). Ez a béta a kedvezményezetthez hasonló vállalatok 61. lábjegyzetben szereplő átlagos részvénybétája, amelyet a szokásos Hamada-képlettel összhangban kiigazítanak az adósság/saját tőke arány és az adókulcsok különbségeinek tükrözése érdekében. A saját tőke költsége a Duff & Phelps által kiszámított, kis mérettel kapcsolatos 1,75 %-os kockázati prémiumot is magában foglalja. Ami az adósság költségét illeti, ez a kedvezményezett fennálló adósságából eredő jelenlegi hozam (adózás előtt […] %, adózás után […] %) átlaga, ami konzervatív feltételezés, mivel a kedvezményezett eladósodottsági és hitelképességi mutatói várhatóan javulni fognak a tervezési időszakban. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kedvezményezett 2025-ben képes lesz helyreállítani életképességét azon észszerű várakozások alapján, hogy a ROCE 2025-ben magasabb lesz a WACC-nál.

(232) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a 2025-re várható ROCE magasabb, mint amennyi a 61. lábjegyzetben felsorolt hasonló légitársaságok esetében a 2019. évi medián ROCE volt ([…] %). Ez további jele annak, hogy a kedvezményezett életképessége helyreáll, mivel e légitársaságok 2019-ben saját erejükből képesek voltak versenyezni a piacon.

(233) A kedvezményezett életképességének helyreállítását alátámasztja egy alternatív megközelítés, nevezetesen a tőkearányos jövedelmezőség (ROE) és a sajáttőke-költség összehasonlítása. Ez a megközelítés a részvényeseknél felhalmozódó nyereségre összpontosít, míg a (230) preambulumbekezdésben szereplő megközelítés a vállalat működéséből származó nyereség függvénye. A részvényesek szempontjából a vállalat akkor életképes, ha a saját tőke költségénél magasabb ROE-t termel. A Bizottság megállapítja, hogy ez 2025-ben igaz a kedvezményezettre, mivel a várható ROE […] %, a saját tőke költsége pedig […] %.

(234) Az életképesség helyreállítására vonatkozó értékelés megalapozottságának biztosítása érdekében a Bizottság megvizsgált egy alternatív megközelítést a WACC és a saját tőke költségének kiszámítására. Ez a megközelítés abból áll, hogy a kedvezményezett 2025-ben várható adósság/saját tőke arányát ([…]) használják a hasonló vállalatoké (1.5.) helyett annak érdekében, hogy kiigazítsák a hasonló vállalatok részvénybétáját a tőkeáttételi különbségek tekintetében, és kiszámítsák az adósság és a saját tőke súlyát a WACC képletben. E feltételezés eredményeként a saját tőke költsége […] %-ról […] %-ra emelkedik, ami a kedvezményezett saját tőkéjének magasabb tőkeáttételét és ezáltal kockázatosságát tükrözi a hasonló vállalatokhoz képest. Ezenkívül a WACC […] %-ról […] %-ra változik a saját tőke magasabb költségének és a kedvezményezett tőkeszerkezetén belül a saját tőke alacsonyabb súlyának ellensúlyozó hatásai miatt. Összességében – figyelembe véve, hogy a 2025-ben várható ROCE (ROE) […] % ([…] %) – a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az életképesség helyreállítására irányuló tesztek még a WACC és a saját tőke költségének kiszámítására szolgáló alternatív megközelítés mellett is teljesülnek.

([62]) A t. évben elért ROCE a fogalommeghatározás szerint a t évi, adózás utáni EBIT elosztva a t. és a t-1. évben felhasznált átlagos tőkével.

([63]) A Damodaran professzor honlapján (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html) elérhető részvény- és országkockázati felárak.

([64]) A részvényköltséget a kockázatmentes kamatláb, az országkockázati felár, a kis mérettel kapcsolatos kockázati felár, valamint a béta és a részvénypiaci kockázati felár szorzataként számítják ki.

(235) Ami a kedvezményezett azon képességét illeti, hogy 2025 végén, a szerkezetátalakítási terv végén saját erejéből versenyezzen, a Bizottság azt várja, hogy a kedvezményezett 2025-ig, azaz az utolsó tőketámogatás után három évvel ismét teljeskörűen hozzáfér majd a tőkepiacokhoz, állami társfinanszírozás nélkül. Ez a várakozás a következő érveken alapul. Először is, a pénzügyi előrejelzések a tervezési időszakban növekvő nettó eredményt jeleznek, ami hozzájárul egy 2025-ben […] millió EUR szintű pozitív saját tőkéhez. Ez az érték magasabb, mint a TAP Air Portugal 2019-es […] millió EUR összegű sajáttőke-pozíciója, amikor a kedvezményezett piaci feltételek mellett […] millió EUR összegű hosszú távú finanszírozáshoz juthatott ((23) preambulumbekezdés) ([65]). Másodszor, a kedvezményezett arra számít, hogy az EBITDA-hoz viszonyított nettó adósságráta […] lesz. Ez az arány […] meghaladja a 3,5-es küszöbértéket, amely egy befektetési kategóriának megfelelő felső küszöbérték, és ezáltal a piaci gyakorlatnak megfelelően könnyebb hozzáférést biztosít a tőkepiacokhoz. Ezen okok miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kedvezményezett 2025-re képes lesz további megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás nélkül, saját erejéből versenyezni.

(236) Annak további bizonyítékaként, hogy a kedvezményezett a jövőben képes lesz állami támogatás nélkül hozzáférni a tőkepiacokhoz, és így saját erejéből versenyezni, a Bizottság ígéretesen nyugtázza, hogy a kedvezményezett már […] millió EUR összegű repülőgép-lízingszerződést kötött, és már részben nem állami kezességvállalással biztosított kölcsönről tárgyalt a(z) […]-val/-vel, amely úgy nyilatkozott, hogy messzemenően bízik a jövőbeni finanszírozási igények […] EUR összegig terjedő pozitív lezárásában, amennyiben szükség lenne a likviditás növelésére. Ez a két elem már arra utal, hogy a kedvezményezett képes helyreállítani a tőkepiacokhoz való teljeskörű hozzáférését, és azt jelzi, hogy a szerkezetátalakítási támogatás életbelépését követően a piac megbízik életképességének helyreállításában.

(237) Az alapforgatókönyvön kívül Portugália érzékenységi elemzést nyújtott be, és különböző kedvezőtlen forgatókönyveket vázolt fel ((52) és (53) preambulumbekezdés). A korábbi elemzés a pénzügyi előrejelzések aktualizálásából áll a 2021. júniusi bejelentett tervhez képest, figyelembe véve a légi forgalmi előrejelzések javulását, de az üzemanyagárak növekedését és az emelkedő inflációs várakozásokat is. A kedvezőtlen forgatókönyvek a 2021. júniusi bejelentett tervre épülnek, és a magasabb üzemanyagárakból ([…] %-os növekedés), az alacsonyabb hozamokból ([…] %-os csökkenés) és ezek kombinációjából eredő hatások szimulálásából állnak. A Bizottság ezeket az érzékenységi elemzéseket és kedvezőtlen forgatókönyveket észszerűnek tartja, mivel azok a légitársaságok jövedelmezősége szempontjából kulcsfontosságú elemek kedvezőtlen változásainak hatásait szimulálják.

(238) A Bizottság megjegyzi, hogy bár ezek a kedvezőtlen forgatókönyvek negatív hatással vannak a kedvezményezett jövedelmezőségére és hitelképességére, nem veszélyeztetik a kedvezményezett életképességének 2025-ig történő helyreállítását. A […] %-kal magasabb üzemanyagárat és […] %-kal alacsonyabb hozamot feltételező forgatókönyv esetén ((52) preambulumbekezdés) a kedvezményezett […] pozitív EBIT-et generálna, és […] millió EUR EBIT-et érne el […] a […] millió EUR helyett. Az aktualizált pénzügyi előrejelzéseket tartalmazó kedvezőtlen forgatókönyvben ((53) preambulumbekezdés) a ROCE 2025-ben […], míg a ROE […] %-ról […] %-ra csökken. Ezek az arányok továbbra is jelentős nyereségességet jeleznek, és magasabbak az életképességi küszöbértékeknél, még akkor is, ha a legkonzervatívabb konfigurációt feltételezzük a WACC ([…] %) és a tőkeköltség ([…] %) tekintetében. Ami a kedvezményezett azon képességét illeti, hogy 2025-ben hozzáférjen a tőkepiacokhoz és saját erejéből versenyezzen, az nem kerülne veszélybe, mivel a sajáttőke-pozíció továbbra is pozitív lenne ([…] millió EUR), és az EBITA-hoz viszonyított nettó adósságráta nem haladná meg a […]-t, […] értéket érve el.

Következtetés a gazdasági tevékenységek és területek fejlődésének elősegítéséről

(239) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a kedvezményezett szerkezetátalakítási terve reális, koherens és hiteles. Mint ilyen, észszerű időn belül alkalmas a kedvezményezett hosszú távú életképességének helyreállítására anélkül, hogy az további állami támogatásra támaszkodna. Ezért a szerkezetátalakítási támogatás megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) és c) alpontjában, valamint 46. pontjában előírt követelményeknek, és így hozzájárul a Portugáliát összekötő légi közlekedési szolgáltatások gazdasági tevékenységének fejlesztéséhez, amint azt az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja előírja.

6.4.2. *A gazdasági területeknek nyújtott támogatás pozitív hatásai felülmúlják a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt negatív hatásokat*

(240) Annak értékeléséhez, hogy a támogatás nem érinti-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket, meg kell vizsgálni a támogatás szükségességét, megfelelőségét és arányosságát, és biztosítani kell az átláthatóságot. Meg kell vizsgálni továbbá a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásait, és össze kell mérni a támogatás által segíteni kívánt gazdasági tevékenységek és területek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásokat, valamint az egyéb pozitív hatásokat a támogatás belső piacra gyakorolt negatív hatásaival.

([65]) Forrás: A TAP Air Portugal 2019. évi éves jelentése, 53. o.

6.4.2.1. Szükségesség

(241) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 53. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatást nyújtani szándékozó tagállamoknak az állami támogatás nélküli helyzetet bemutató hiteles, alternatív forgatókönyvben kell ismertetniük, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.1. szakaszában említettek szerinti gazdasági tevékenységek vagy területek támogatás által elérni kívánt fejlődése nem, vagy csak kisebb mértékben valósul vagy valósulna meg.

(242) A szerkezetátalakítási támogatás azt hivatott megelőzni, hogy a TAP SGPS felhagyjon üzleti tevékenységével, hogy ezáltal elkerülhetőek legyenek a piaci hiányosságok és a szociális nehézségek, amelyek gátolnák a Portugáliát összekötő légi közlekedési szolgáltatások fejlődését. Ez a cél a szerkezetátalakítási terv végrehajtásával valósul meg, amelyet részben a szerkezetátalakítási támogatásból finanszíroznak. A szerkezetátalakítási terv azt mutatja, hogy pénzügyi problémáinak megoldása érdekében a kedvezményezett likviditási és fizetőképességi problémáival egyaránt foglalkozni kell. Rövid távon a TAP SGPS nem képes biztosítani az alapvető légi közlekedés folyamatos nyújtását, nem tud megfelelni pénzügyi kötelezettségeinek, és nem fér hozzá a pénzügyi piacokhoz. Hosszú távon, tekintettel a hosszú ideig fennálló […] milliárd EUR összegű, meredeken negatív saját tőkére, a TAP SGPS pénzügyi kötelezettségeit sem tudja teljesíteni. A szerkezetátalakítási támogatás tehát szükséges a szerkezetátalakítási terv sikeres megvalósításához, ami pedig a Portugáliát összekötő légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésének elősegítését célozza.

6.4.2.2. Megfelelőség

(243) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának c) alpontja és 54. pontja értelmében a Bizottság a szerkezetátalakítási támogatást nem tekinti a belső piaccal összeegyeztethetőnek, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító hatású intézkedésekkel. A szerkezetátalakítási támogatást megfelelően ellentételezni kell, és meg kell felelnie a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 58. pontjában meghatározott feltételeknek, hogy a választott eszközök igazodjanak ahhoz a fizetőképességi vagy likviditási problémához, amelyet kezelni kívánnak.

(244) A versenytársak vitatták a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott előzetes megállapítását, amely szerint a szerkezetátalakítási támogatás formája megfelelő. A Ryanair azt állítja, hogy a támogatás nem megfelelő, mivel az eljárás megindításáról szóló határozat nem mutat be más, állami támogatást magában foglaló vagy azzal nem járó lehetőségeket, illetve nem hasonlítja össze azokkal a támogatást. Az EAA azt állítja, hogy a főként tőkeinjekcióból álló támogatási forma nem megfelelő és túlmegy a szükséges mértéken, mivel az állami kezességvállalás (tőkeintézkedések nélkül) elegendő lenne a tőkepiacokhoz való hozzáférés megkönnyítéséhez és ezáltal a TAP likviditásának és fizetőképességének helyreállításához. Az EAA állítását semmilyen bizonyíték nem támasztja alá, míg a Ryanair nem veszi figyelembe a jelenlegi helyzetet, amelyet a tőkepiacokhoz való megfelelő hozzáférés hiánya bizonyít az olyan befektető kiválasztása tekintetében, aki hajlandó és képes tőkefinanszírozást vagy hosszú távú finanszírozást nyújtani. Ezzel szemben a(z) […] azonnali és feltételes finanszírozás biztosításáról folytatott megbeszélések megerősítik, hogy a TAP SGPS/TAP Air Portugal jelenleg nem képes jelentős mértékű tőkebevonásra ([66]).

(245) Ezenkívül a Bizottság a TAP SGPS-nek nyújtott 2,55 milliárd EUR összegű szerkezetátalakítási támogatást a következő okok miatt tartja megfelelő formájúnak. Először is, a TAP SGPS 2019-ben nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt negatív saját tőkével ([…] millió EUR). 2020-ban […] milliárd EUR veszteséget könyvelt el, és […] pozitív nettó eredményre számít. A szerkezetátalakítási támogatás nélkül a kedvezményezett nem tudna elegendő saját tőkét képezni a mintegy […] milliárd EUR […] ellentételezésére, amely nélkül a TAP SGPS vagy a TAP Air Portugal valószínűleg nem tudna jelentős hosszú lejáratú adósságot vagy befektetési alapokat vonzani a tőkepiacokon. E tekintetben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy 2025-ben a kedvezményezett […] millió EUR sajáttőke-pozícióra számít, ami nem túlzott a várható […] milliárd EUR nettó adóssághoz képest. Másodszor, a likviditási előrejelzések azt mutatják, hogy a szerkezetátalakítási támogatás nélkül a kedvezményezettnek 2021-ben mintegy […] milliárd EUR, 2022-ben […] milliárd EUR, 2023-ban pedig […] milliárd EUR negatív készpénzpozíciója lenne. E két okból kifolyólag a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a TAP SGPS fizetőképességi és likviditási problémáinak kezelésére a főként sajáttőke-intézkedések révén nyújtott szerkezetátalakítási támogatás mértéke és formája a legmegfelelőbb.

(246) Az állami támogatás ellentételezését illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a portugál állam beavatkozásának szerkezete olyan, hogy az állam a TAP Air Portugal részvénytőkéjének 100 %-os tulajdonosa lesz. A Bizottság e részvénytőke értékét, amelyet Portugália értékesítéssel realizálhat, az állami támogatás ellentételezésének tekinti. Az ellentételezés számszerűsítéséhez a Bizottság elvégezte a TAP Air Portugal saját tőkéjének értékelését ((229) preambulumbekezdés) a bejelentett szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzések alapján és a standard értékelési módszerekre, azaz a diszkontált cash flow és a többszörös módszerére támaszkodva.

([66]) […].

(247) A TAP Air Portugal saját tőkéje értékének megbecsléséhez a Bizottság először megbecsülte annak teljes vállalati értékét. E célból a (230) preambulumbekezdésben említett WACC diszkontrátaként történő alkalmazásával diszkontálta a tervezési időszakra vonatkozó vállalati szabad cash flow-t (FCFF), valamint a végértéket. A Bizottság két megközelítést alkalmazott a végérték kiszámításához. Az első a Gordon-féle növekedési modell, amely a vállalati szabad cash flow állandó növekedési ütemét feltételezi a terv utolsó évétől kezdve folyamatosan. A második a többszörös módszere, amellyel a vállalat értéke a nyereségének bizonyos többszöröseként határozható meg. A Bizottság a piaci gyakorlatnak megfelelően az EBITDA-t tekintette a nyereség releváns mérőszámának, és hasonló légitársaságok alapján kinyerte az (előretekintő) vállalati érték EBIDTA többszöröshöz viszonyított arányát (61. lábjegyzet). A TAP Air Portugal teljes vállalati értékének megbecslése után a Bizottság a saját tőke értékét a nettó adósság levonásával számítja ki.

(248) A Bizottság becslései a TAP Air Portugal saját tőkéjének növekvő értékét mutatják a tervezési időszakban, amely a 2022-es […] millió – […] millió EUR-ról 2025-re […] millió EUR-ra nő ([67]). A Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi helyzet szerint ez egy észszerű várakozás azon ellentételezés tekintetében, amelyet Portugália kereshetne az állami támogatáson, ha eladná a TAP Air Portugal fennálló részesedését.

(249) Ebből következik, hogy a szerkezetátalakítási támogatás formája megfelelő, és kellő ellentételezés biztosított.

6.4.2.3. A támogatás arányossága: saját hozzájárulás és teherviselés

(250) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának e) alpontja szerint a támogatás nem haladhatja meg a szerkezetátalakítási támogatás céljának eléréséhez szükséges minimumot. A szerkezetátalakítási támogatás összegét és intenzitását szigorúan a kedvezményezett, a részvényesek vagy a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. pontja). Biztosítani kell különösen a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás megfelelő szintjét, valamint – amennyiben az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-pozícióját – a tehermegosztást. E követelmények értékelése során figyelembe kell venni minden előzetesen nyújtott megmentési támogatást.

(251) A kedvezményezett szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulásának valósnak és ténylegesnek kell lennie, és általában a kedvezményezett fizetőképességi vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatás tekintetében összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatással. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a saját hozzájárulás különböző forrásai ténylegesek és támogatástól mentesek-e. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja szerint a Bizottság rendes esetben akkor tekinti megfelelőnek a saját hozzájárulást, ha összege meghaladja a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át.

(252) A Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a terv (43)–(45) preambulumbekezdésben ismertetett különböző finanszírozási forrásai mentesek-e a támogatástól és valósak-e, azaz kellő bizonyossággal materializálódnak-e a szerkezetátalakítási terv végrehajtása során, figyelmen kívül hagyva a várható jövőbeli nyereségeket. Az állam által a TAP SGPS és a TAP Air Portugal részvényesi minőségében nyújtott hozzájárulások nem mentesek a támogatástól, és nem vehetők figyelembe az értékelés során.

(253) A munkaerőpiaci szerkezetátalakítással kapcsolatos kártalanítások […] millió EUR összegű fizetése, amelyből […] millió EUR-t már 2021-ben kifizettek (a (43) preambulumbekezdés a) pontja), a szerkezetátalakítási tervben előirányzott munkavállalói létszámcsökkentéshez kapcsolódó költségekre vonatkozik. Ezek a költségek azonnaliak, tekintettel arra, hogy a TAP Air Portugal már 2020 áprilisa óta mondott fel munkaszerződéseket a munkaerő optimális létszámának kialakítása és a szerkezetátalakítás részeként, és a 2021 decemberéig már befolyt bevételek arányában a költségek csekélyek. Portugália bejelentése szerint a munkaszerződéseknek a szerkezetátalakítás következtében történő megszüntetésével kapcsolatos kártérítések teljes összege […] millió EUR, amiből az említett összeget közvetlenül a TAP Air Portugal fizeti ki operatív cash flow-val, míg […] millió EUR-t ténylegesen az állam finanszíroz a megmentési célú támogatásból származó forrásokkel. Ezért a munkaerőpiaci szerkezetátalakítással kapcsolatos kártalanítás azon része, amelyet nem állami támogatásból finanszíroznak – sem a saját tőkéből, sem az államilag garantált hitelből – a kedvezményezett e költségekhez való saját hozzájárulásának tekinthető, és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében ténylegesnek, vagyis valósnak tekinthető.

([67]) A végértéknek a Gordon-féle növekedési modell segítségével történő kiszámításához a Bizottság 1,5 %-os növekedési rátát, a 2025-ös értékcsökkenéssel egyenlő tartós befektetést, a 2025-ös EBIT-nek megfelelő állandó EBIT-et és a nettó működőtőke nulla változását feltételezi. Ami a többszörös módszerét illeti, a Bizottság a kedvezményezetthez hasonló légitársaságokra vonatkozó, a Capital IQ-ból származó adatok felhasználásával nyerte ki a medián vállalati érték (előretekintő) EBITDA-hoz viszonyított 4,16-os arányát. Az „előretekintő” a 2025. évi EBITDA-ra vonatkozó részvénypiaci elemzői előrejelzést jelenti.

(254) Hasonlóképpen az […] elidegenítéshez kapcsolódó […] millió EUR összegű rendkívüli kiadások kifizetése (a (43) preambulumbekezdés f) pontja) olyan rendkívüli kiadásokra (különösen […] % […], […] % […] % […]) vonatkozik, amelyeket ezen eszköz értékesítés útján történő elidegenítésének összefüggésében a TAP SGPS fizet, és nem hárít át a felvásárlóra. Ezek olyan előre meghatározott kitettségi összeget jelentenek, amelyet a kedvezményezett saját forrásaiból visel, a közvetlen – és jóval nagyobb – 2022. évi bevételeivel megfizethető összegért, saját bevételeiből, nem pedig állami támogatásból. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ezek is beszámíthatók saját hozzájárulásként, továbbá valósak és ténylegesek, tekintettel az eszköz 2022-ben történő elidegenítésére vonatkozó, a szerkezetátalakítási tervben meghatározott kötelezettségvállalásra ((29) preambulumbekezdés).

(255) Ami a harmadik felektől származó hozzájárulásokat vagy az összesen […] millió EUR összegű költséghatékonysági intézkedéseket illeti ((43) preambulumbekezdés), a Bizottság megjegyzi, hogy a külső beszállítók vagy ügyfelek által a kedvezményezett vonatkozásában viselt vagy lehetővé tett tartós költségcsökkentések valós és tényleges saját hozzájárulási forrásnak minősülhetnek, amennyiben kötelező erejű megállapodásokból erednek, hatékonyak és nem visszafordíthatók. Különösen fontos, hogy az érdekelt felek által az ilyen jellegű költségmegtakarítással kapcsolatban viselt költségcsökkentéseknek hatékonyaknak, tartósaknak és visszafordíthatatlanoknak kell lenniük ahhoz, hogy valódi és tényleges saját hozzájárulási forrásnak minősüljenek ([68]). A Bizottság már úgy ítélte meg, hogy a szerződéses kötelezettségeknek a beszállítókkal és a lízingbeadókkal kötött újratárgyalt megállapodásokban meghatározott csökkentése valódi saját hozzájárulási forrásnak minősül: az eredeti szerződések feltételeihez képest olyan forrásokat szabadítanak fel a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásához, amelyeket egyébként a kapcsolódó kötelezettségek visszafizetésére kellene fordítani ([69]). Ugyanez vonatkozik azokra a beszállítókra és vevőkre is, amelyek határozott kötelezettségvállalást tesznek vagy módosítják szerződéseik feltételeit, forrásokat szabadítva fel a kedvezményezettől ([70]).

(256) Tekintettel arra, hogy a TAP Air Portugal által újratárgyalt több mint […] szerződés jogilag kötelező erejű aktusokon alapul, amelyekből […] millió EUR szerződésekben foglalt összeget már végrehajtottak és […] millió EUR szerződésekben foglalt összeget már lekötöttek, ezek az operatív szerkezetátalakítási intézkedések valós és tényleges hozzájárulásoknak tekinthetők. Az ilyen intézkedések valóban megosztják a TAP SGPS szerkezetátalakítási költségeinek pénzügyi terhét a beszállítókkal, amelyek egyébként magasabb kötelezettségekre lennének jogosultak a pozitív működési eredményük alapján.

(257) Hasonlóképpen az eszközök kivonásához és az eredetiberendezés-gyártókkal (nevezetesen […]) folytatott újratárgyalásokhoz kapcsolódó, legfeljebb […] millió EUR összegű hozzájárulások (a (43) preambulumbekezdés d) pontja) eszközök értékesítéséből származó bevételnek felelnek meg, nevezetesen […] ([…]), […]. Mivel ezek az intézkedések készpénzbevételek és a kedvezményezett saját forrásaiból származó – berendezések vagy eszközök vevőitől eredő – hozzájárulások, a szerkezetátalakításhoz hozzájáruló valódi forrásoknak tekinthetők. Továbbá az ilyen hozzájárulások ténylegesnek tekinthetők, mivel azokat a kedvezményezett partnereivel kötött szerződések révén már végrehajtották. Ugyanez az érvelés vonatkozik a(z) […] millió EUR összegig terjedően új repülőgépek lízingelésére kapott finanszírozásra is (a (43) preambulumbekezdés c) pontja), figyelembe véve a Portugália által a szerkezetátalakítási terv részeként aláírt, kilenc farokrésszel és két hajtóművel kapcsolatos finanszírozási kötelezettségvállalásokra vonatkozóan benyújtott bizonyítékokat.

(258) A szerkezetátalakítási művelettel összefüggésben nyújtott részleges állami kezességvállalások tekintetében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a piaci szereplők által viselt kockázat fennmaradó része érvényes és valós hozzájárulást jelent a szerkezetátalakítási költségekhez ([71]). Ezért a(z) […] millió EUR összegű finanszírozásnak az állam által nem garantált része ([…] %), azaz […] millió EUR (a (43) preambulumbekezdés e) pontja) a piaci hitelező szerkezetátalakítási költségekhez nyújtott valós és tényleges hozzájárulásának tekinthető. Hasonlóképpen az egyik magán pénzügyi intézménnyel ([…]) megtárgyalt, legfeljebb […] millió EUR összegű új finanszírozás valós és tényleges hozzájárulást jelent, amely […]-tól/-től kezdve végrehajtható, attól függően, hogy a likviditási szükségletek meghaladják-e a működési cash flow-kat (a (43) preambulumbekezdés e) pontja).

([68]) A Bizottság határozata (2021. április 30.) az SA.58101 (2020/C) és SA.62043 (2021/N) számú állami támogatásról – Portugália – Megmentési támogatás és szerkezetátalakítási támogatás a SATA részére (HL C 223., 2021.6.11., 37. o.), (72) preambulumbekezdés; a Bizottság határozata (2021. július 26.) az SA.63203 (2021/N) számú állami támogatásról – Németország – A Condornak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás (még nem tették közzé), a (132) preambulumbekezdés c) pontja; a Bizottság határozata (2016. május 12.) az SA.40419 (2015/NN) számú állami támogatásról – Szerkezetátalakítási támogatás a Polzela részére (HL C 258., 2016.7.15., 3. o.), (119) preambulumbekezdés).

([69]) A Bizottság határozata (2015. június 8.) a Szlovénia által a Cimos csoport javára megvalósítani tervezett SA.37792 (2014/C) (korábbi 2013/N) számú állami támogatásról (HL L 59., 2016.3.4., 168. o.), (80) preambulumbekezdés.

([70]) A Bizottság határozata (2018. augusztus 20.) a Terramass B.V. számára nyújtott SA.51408 (2018/N) számú állami támogatásról (HL C 406., 2018.11.19., 10. o.), (22) és (71) preambulumbekezdés.

([71]) A Bizottság határozata (2021. augusztus 27.) az SA.64175 (2021/N) számú támogatásról – CNIM – Aide à la restructuration (HL C 450., 2021.11.5., 2. o.), (18) és (71) preambulumbekezdés.

(259) A (43) preambulumbekezdés g) pontjában említett, összesen […] EUR összegű kötvények és konzorciális hitelek esetében a halasztások az esedékes és egyébként végrehajtható fizetések elhalasztásának előnyét kínálják. Ami az adóssághalasztással járó, megállapodás szerinti szerkezetátalakítási műveleteket illeti, amelyek fenntartják a tartozás tőkeösszegének visszafizetésére vonatkozó kötelezettséget, a Bizottság – a portugál hatóságok eredeti állításával ellentétben – úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási költségekhez való hozzájárulás alacsonyabb a halasztott nominális összegnél, és a kifizetések megállapodás szerinti átütemezésének nettó jelenértékét foglalja magában ([72]). A halasztások összesen […] millió EUR összegű tényleges hozzájárulást jelentenek. Az összeget úgy becsülik meg, hogy kiszámítják a lejárat napján történő visszafizetés, illetve az azonnali visszafizetés esetében fennálló jelenérték közötti különbséget, az elengedett kötelezettségvállalások alkalmazásában, piaci kamatlábbal diszkontálva ([…]) […]: […] millió EUR […], […] millió EUR […], […] millió EUR […].

(260) A fentiek fényében a kedvezményezett tényleges és valós hozzájárulásának tekinthető teljes összeg […] millió EUR, amely a szerkezetátalakítási költségek […] %-ának felel meg. Ebből […] millió EUR a(z) […] eladásából származó bevételek, […] repülőgépre és hajtóműre vonatkozó pénzügyi lízing és […]-tól/-től származó új finanszírozás révén biztosított, piaci feltételek melletti új finanszírozásból ered ((43) preambulumbekezdés). Ezek az összegek a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt növekedhetnek a(z) […]-ból/-ből származó bevételekkel, amelyek összege azonban nem becsülhető meg és nem határozható meg kellő bizonyossággal ahhoz, hogy a kedvezményezett által a szerkezetátalakítási költségekhez nyújtott tényleges saját hozzájárulásnak minősüljön.

(261) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjával összhangban a Bizottság csak kivételes körülmények között és különösen nehéz esetekben fogadhat el olyan hozzájárulást, amely nem éri el a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, feltéve, hogy e hozzájárulás összege jelentős marad.

(262) A Covid19-világjárvány kitörését követő jelenlegi körülmények között a Bizottság úgy véli, az egyedi esettől függően indokolt lehet, hogy a saját hozzájárulások a szerkezetátalakítási költségek 50 %-ában meghatározott küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben továbbra is jelentősek, és piaci feltételek mellett biztosított további új finanszírozást tartalmaznak ([73]). Ami – indikatív jelleggel – azt a szintet illeti, amelyet a Bizottság a jelen ügyben megfelelőnek tartana, a Bizottság határozathozatali gyakorlatában úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási költségek 24 %-át kitevő saját hozzájárulás jelentős lehet, és így a szerkezetátalakítási költségek 76 %-ának megfelelő szerkezetátalakítási támogatás arányos lehet ([74]).

(263) A Bizottság úgy véli, hogy Portugália bizonyította a kivételes körülmények fennállását. A Bizottság mindenekelőtt elismeri, hogy a Covid19-világjárvány és az annak megfékezése érdekében hozott intézkedések az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében vett komoly gazdasági zavarokkal összefüggésben rendkívüli körülményeket teremtettek a kedvezményezett számára, amelyek azonnali hatást gyakorolnak a mobilitási és a légi közlekedési ágazatra, valamint a piaci finanszírozáshoz való hozzájutás képességére. Mivel a saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek […] %-át teszi ki, és annak felét új finanszírozásként nyújtják, a Bizottság megállapítja, hogy ebben az esetben az 50 %-nál alacsonyabb hozzájárulás elfogadható.

(264) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 65–67. pontja szerint ha az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét, az azzal a hatással járhat, hogy megvédi a részvényeseket és az alárendelt hitelezőket annak a döntésüknek a következményeitől, hogy a kedvezményezettbe befektessenek, ami erkölcsi kockázatot teremthet, és aláásható a piaci fegyelmet. Következésképpen a veszteségek fedezéséhez csak olyan feltételek mellett nyújtható támogatás, amelyek a meglévő befektetők közötti megfelelő tehermegosztással járnak, és az állami beavatkozásra csak azután kerülhet sor, hogy a veszteségeket teljes mértékben elszámolták és a meglévő részvényeseknek és alárendelt hitelezőknek tulajdonították. A megfelelő tehermegosztás azt is jelenti, hogy a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét javító bármilyen állami támogatást olyan feltételek mellett kell nyújtani, amelyek az államnak észszerű részesedést biztosítanak a kedvezményezett jövőbeli nyereségéből, a vállalkozás veszteségek levonása után fennmaradó saját tőkéhez viszonyított állami tőkeinjekció összege tekintetében.

([72]) A Bizottság határozata (2014. július 9.) az SA.38324 (2014/N) számú támogatásról – Spanyolország – Az Alestis javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás (HL C 418., 2014.11.21., 6. o.), (82) preambulumbekezdés).

([73]) A módosított ideiglenes keret 3. és 14a. pontja.

([74]) A Bizottság határozata (2007. április 24.) a Belgium által az InterFerryBoats javára hozott támogatási intézkedésről (C 46/05 [ex NN 9/04 és ex N 55/05]) (HL L 225., 2009.8.27., 1. o.), (348)–(350) preambulumbekezdés. Ebben az esetben a Bizottság az 1999. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatást alkalmazta, amely előírta, hogy a saját hozzájárulásnak jelentősnek kell lennie, anélkül, hogy meghatározta volna az alkalmazás minimális küszöbértékét, amelyet a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50 %-ban állapított meg.

(265) E tekintetben, míg a szerkezetátalakítási támogatás főként tőkeinjekciókból vagy adósságinstrumentumok saját tőkévé történő átalakításából áll, a portugál állam a megmentési támogatás nyújtása előtt közös ellenőrzést gyakorolt a kedvezményezett mint részvényes felett, és jelenleg mind a kedvezményezett, mind a TAP Air Portugal felett ellenőrzésre jogosító részesedéssel rendelkezik ((8)–(12) preambulumbekezdés). Ebből következik, hogy a portugál állam szorosan be volt vonva a (19)–(22) preambulumbekezdésben ismertetett stratégiai és pénzügyi döntésekbe, amelyek alapján a kedvezményezett nehéz helyzetben lévő vállalkozássá vált. Ennek megfelelően, az erkölcsi kockázat megfelelő tehermegosztás révén történő elkerülése tekintetében helyénvaló megjegyezni, hogy az államnak mint a szerkezetátalakítási támogatás nyújtójának a közreműködése olyan pénzügyi egyensúlyhiányt és veszteséget kezel, amelynek az állam a kedvezményezett felett közös ellenőrzést gyakorló részvényesként részese volt. Amint azt Portugália jelezte, a TAP SGPS […] ((45) preambulumbekezdés).

(266) Ebből következik, hogy a kedvezményezett meglévő részvényesei, köztük a portugál állam megfelelően megosztják a szerkezetátalakítás terhét, mivel a gyakorlatban a jelenlegi részesedésük értéke a veszteségviselés során nullára csökken. Ezenkívül a TAP SGPS fokozatosan elidegeníti működő leányvállalatait, a Cateringport, a Groundforce-t és az M&E Brasilt, kereskedelmi tevékenységektől fosztva meg a vállalatot. Ennek eredményeként az állami tőke formájában nyújtott szerkezetátalakítási támogatást olyan feltételek mellett nyújtják, amelyek a fennmaradó saját tőkéhez viszonyítva a kedvezményezett minden jövőbeli nyereségéből részesedést biztosítanak az államnak, ezáltal eleget téve a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontjában meghatározott, a meglévő részvényesek közötti megfelelő tehermegosztásra vonatkozó feltételnek.

(267) Valójában azok a kötvényeket birtokló pénzügyi intézmények és befektetők, amelyek a (67) preambulumbekezdés a) pontjában és a (43) preambulumbekezdés g) pontjában említettek szerint hitelezői a kedvezményezettnek és/vagy leányvállalatainak, olyan előresorolt adósság hitelezői, amely nincs alárendelve más pénzügyi adósság kifizetésének, hanem fizetésképtelenség vagy felszámolás esetén a részvényesek előtt kerül kielégítésre, emellett nem veszteségelnyelő. Míg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás nem írja elő, hogy az elsőhelyi hitelezők osztozzanak a szerkezetátalakítási művelet terhein, jelen esetben a kötvénytulajdonosok és a pénzügyi intézmények ténylegesen hozzájárulnak a kedvezményezett szerkezetátalakítási költségeinek fedezéséhez ((259) preambulumbekezdés).

(268) Továbbá ami a kötvénytulajdonosokat illeti, az erkölcsi kockázat elkerülése tekintetében helyénvaló megjegyezni, hogy a kedvezményezett kötvénykibocsátásaira 2019 júniusában és decemberében került sor ((23) preambulumbekezdés), viszonylag közel a világjárványhoz. Ennek megfelelően ezek a befektetők vagy hitelezők nem finanszíroztak vagy más módon nem ösztönöztek túlzott kockázatvállalást, terjeszkedést vagy kereskedelmi magatartást, ami hozzájárult volna a kedvezményezett nehézségeihez. Ebből következik, hogy a kedvezményezett meglévő részvényesei által biztosított tehermegosztás megfelelő és elégséges.

(269) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a szerkezetátalakítási támogatás arányos és megfelelő tehermegosztással jár.

6.4.2.4. Negatív hatások

(270) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának f) alpontja szerint szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor intézkedéseket kell hozni a verseny torzulásának korlátozására, lehetőleg strukturálisan önálló tevékenységek elidegenítése formájában, elősegítve a meglévő a kis méretű versenytársak expanzióját vagy a határon átnyúló tevékenységet. Ezenkívül a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatások csökkentése érdekében a megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás kedvezményezettjei elvben nem részesülhettek hasonló támogatásban az elmúlt tíz évben. Ellenkező esetben ugyanis az ismétlődő megmentési vagy szerkezetátalakítási tervek kétségeket ébresztenek azzal kapcsolatban, hogy képes-e a kedvezményezett hozzájárulni az összesített termelékenységhez, és így a szóban forgó gazdasági tevékenységek vagy régiók fejlődéséhez, miközben a hatékonyabb belső piaci versenytársak egy olyan vállalat által támasztott támogatott versennyel szembesülnek, amely egyébként eltűnne, teret engedve a piacon a növekedéshez és a terjeszkedéshez.

6.4.2.5. Az „először és utoljára” elv

(271) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontja értelmében a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak csak egyetlen egy szerkezetátalakítási művelethez nyújtható támogatás. Ezért amennyiben kevesebb mint tíz év telt el azóta, hogy a kedvezményezett a múltban megmentési támogatásban, a szerkezetátalakítási támogatásban vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban részesült, ideértve a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott támogatásokat és a be nem jelentett támogatásokat is, a Bizottság nem engedélyezi a további támogatást (az „először és utoljára” elv).

(272) Portugália erre vonatkozó nyilatkozata mellett a Bizottság nyilvántartásainak ellenőrzése azt mutatja, hogy az elmúlt 10 évben a kedvezményezett gazdasági egységen belül (amely magában foglalja a TAP SGPS-t, annak jelenlegi testvérvállalatát, a TAP Air Portugalt és azok valamennyi ellenőrzött leányvállalatát) egyetlen vállalat sem részesült más megmentési támogatásban, szerkezetátalakítási támogatásban vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban. A 2021. július 16-i bizottsági határozattal jóváhagyott 1,2 milliárd EUR összegű megmentési támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 72. pontjának a) alpontjával összhangban a szerkezetátalakítási támogatással támogatott egyetlen szerkezetátalakítási művelet részét képezi.

(273) 2021 áprilisában és decemberében a Bizottság nem emelt kifogást a TAP Air Portugal felé az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti kártérítéssel szemben (14. lábjegyzet). Amint azonban az ideiglenes keret 15. pontjában szerepel, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített „először és utoljára" elv nem vonatkozik azokra a támogatásokra, amelyeket a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethetőnek nyilvánít, mivel ez utóbbi típusú támogatás nem minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 71. pontja értelmében vett „megmentési, szerkezetátalakítási vagy ideiglenes szerkezetátalakítási" támogatásnak.

6.4.2.6. A versenytorzulás korlátozását célzó intézkedések

(274) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 87–93. pontjában kifejtettek szerint a versenyjogi intézkedéseket a támogatás torzító hatásával arányosan kell meghatározni, különös tekintettel a következőkre: i. a támogatás összege és jellege, és azok a feltételek és körülmények, amelyek mellett a támogatást nyújtották; ii. a kedvezményezett mérete és a piacon betöltött relatív jelentősége, valamint az érintett piac jellemzői, továbbá iii. az, hogy mekkora mértékben maradnak fenn erkölcsi kockázattal kapcsolatos aggályok a saját hozzájárulásra vonatkozó és a tehermegosztási intézkedések alkalmazását követően.

(275) A strukturális intézkedések magukban foglalhatják eszközök elidegenítését, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését. Elő kell segíteniük az új versenytársak belépését, a meglévő kis méretű versenytársak expanzióját vagy a határon átnyúló tevékenységet, figyelembe véve azt a piacot vagy azokat a piacokat, ahol a kedvezményezett a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni, különös tekintettel a többletkapacitással rendelkezőkre. A magatartási jellegű intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy a támogatás csak a hosszú távú életképesség helyreállítását finanszírozza.

(276) A (75)–(98) preambulumbekezdésben részletezettek szerint Portugália kötelezettséget vállal arra, hogy a TAP SGPS a szerkezetátalakítási időszak alatt – a támogatás által okozott versenytorzulás korlátozása érdekében – meghozza a következő intézkedéseket:

a) a TAP SGPS nem alapvető üzletágakban, azaz a földi kiszolgálásban (Groundforce), a karbantartásban (M&E Brasil) és az étkeztetésben (Cateringpor) fennálló részesedéseinek elidegenítése;

b) a légijárműflotta legfeljebb [90–100] légi járműben való korlátozása;

c) legfeljebb napi 18 résidő átruházása egy tényleges vagy potenciális versenytársra a lisszaboni repülőtéren;

d) felvásárlási tilalom; és

e) reklámozási tilalom.

i. A nem alapvető üzletágak elidegenítésének értékelése

(277) A Bizottság megjegyzi, hogy a Groundforce és a Cateringpor 2019-ig nyereséges és életképes vállalat volt. Azok a nehézségek, amelyekkel e vállalatok jelenleg szembesülnek, csak a Covid19-válságnak tudhatók be, amely negatívan érintette a légi közlekedési ágazatot. Emellett a Bizottság pozitívan veszi tudomásul a TAP SGPS […]-ban fennálló részesedésének […] millió EUR becsült értékét, valamint a potenciális befektetőknek a […] felvásárlása iránti érdeklődését. A befektetők ilyen érdeklődése arra enged következtetni, hogy reális forgatókönyv a(z) […] működő üzemként történő értékesítése, amelyet annak szerkezetátalakítása és a légi közlekedési piac fellendülésével párhuzamosan az életképesség helyreállítása követ. Ezen okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a TAP SGPS Cateringporban és Groundforce-ban fennálló részesedéseinek elidegenítése megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 80. pontjában foglalt követelményeknek, mivel ez a két vállalat, amelyek a Covid19 nyomán a légi közlekedési ágazatban bekövetkezett válság miatt jelenleg pénzügyi nehézségekkel küzdenek, hosszú távon képes lesz hatékonyan versenyezni, ha olyan megfelelő vevő működteti őket, amely képes a szerkezetátalakítás véghezvitelére és életképességük hosszú távú helyreállítására.

(278) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a TAP SGPS Cateringporban és Groundforce-ban fennálló részesedéseinek elidegenítése a versenytorzulást korlátozó intézkedésnek minősül. Ezt az értékelést az indokolja, hogy mindkét fent említett társaság vertikálisan integrálódott a TAP SGPS csoportba, és az étkeztetési és földi kiszolgálási szolgáltatások tekintetében annak fő beszállítója. A Cateringpor és a Groundforce elidegenítése tehát lehetővé teszi a TAP SGPS-től eltérő más vállalatok számára, hogy versenyezzenek az adott piacokon, és kiszolgálják a TAP SGSP szolgáltatások iránti nagy keresletét. Következésképpen ezek az elidegenítések a verseny torzulását enyhítő érvényes intézkedéseknek minősülnek.

(279) Ezzel szemben a Bizottság nem fogadja el versenytorzulást korlátozó intézkedésnek az M&E Brasil elidegenítését, mivel ez egy hagyományosan veszteséges vállalat, amelynek nehézségei a Covid19-válság előttre nyúlnak vissza ((77) preambulumbekezdés). Ekként a vállalat elidegenítése inkább a hosszú távú életképesség helyreállítását célzó intézkedés, összhangban a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. pontjával.

ii. A légijárműflotta korlátozásának értékelése

(280) A piaci jelenlét vagy kapacitás csökkentésére irányuló intézkedések között szerepel, hogy 2025-ig a flottaméret felső határa [90–100] repülőgép. Ez a felső határ a TAP Air Portugal 2019. évi flottaméretéhez képest […] légi járművel történő csökkentést jelent. Portugália bizonyítja, hogy a felső határ hatékonyan korlátozza a TAP Air Portugal piaci jelenlétét, mivel nem lesz elegendő számú légi járműve ahhoz, hogy az IATA alapforgatókönyv szerinti 2021. októberi előrejelzései ([75]) alapján 2025-ben teljes mértékben kielégítse a forgalmi keresletet. Ennek eredményeként a kedvezményezett korlátozott piaci jelenléttel fog rendelkezni, nemcsak a szerkezetátalakítás előtti repülőgép-flottához képest, hanem a szerkezetátalakítási időszak végére valószínűsíthető piaci helyzetéhez viszonyítva is. Ezenkívül a légijárműflotta e csökkentése összhangban áll azokkal a versenyjogi intézkedésekkel, amelyeket a Bizottság a légitársaságok szerkezetátalakítása esetén megfelelőnek ítélt ([76]).

(281) Figyelembe véve a flottacsökkentés mértékét és időtartamát, valamint azt, hogy ez mennyiben korlátozza a kedvezményezett műveleteit, a Bizottság úgy véli, hogy a flottaméret [90–100] légi járműben meghatározott felső határa érvényes intézkedésnek tekinthető a piaci jelenlét és a kapacitás csökkentésére.

iii. A lisszaboni repülőtéren történő résidő-átruházásra vonatkozó kötelezettségvállalás értékelése

(282) Amint arra a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. pontja emlékeztet, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseknek különösen azon a piacon vagy azokon a piacokon kell megvalósulniuk, ahol a vállalkozás a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni. Tekintettel arra, hogy a TAP Air Portugal jelenleg jelentős piaci pozícióval rendelkezik és a szerkezetátalakítást követően is jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni a lisszaboni repülőtéren (lásd a (32) preambulumbekezdést), Portugália konkrét strukturális intézkedést javasolt azon versenytorzulások korlátozására, amelyek a támogatás nyomán merülnek fel a lisszaboni repülőtérre irányuló és onnan induló légi személyszállítási szolgáltatások tekintetében.

A lisszaboni repülőtéren történő résidő-átruházásra vonatkozó kötelezettségvállalás hatálya

(283) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 80. pontja értelmében a versenytorzulást korlátozó strukturális intézkedéseknek rendes esetben olyan életképes, önálló üzletágaknak a vállalkozás folytatásának elve melletti elidegenítéseként kell megvalósulniuk, amelyek – amennyiben azokat megfelelő vevő működteti – képesek hosszú távon eredményesen versenyezni.

(284) 2021. december 3-án Portugália strukturális kötelezettségvállalást javasolt, amelynek értelmében a TAP Air Portugal a résidőkiosztásról szóló rendelet 8b. cikke alapján napi legfeljebb 18 résidőt átad a lisszaboni repülőtéren a korrekciós intézkedés jogosultjának. A korrekciós intézkedés jogosultját az ellenőrző megbízott által közzétett pályázati felhívást követően hagyják jóvá.

([75]) Lásd a 34. lábjegyzetet.

([76]) A Bizottság határozata (2007. március 7.) a Ciprus Airways számára nyújtott SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) számú szerkezetátalakítási támogatásról (HL L 49., 2008.2.22., 25. o.), (129)–(133) preambulumbekezdés; a Bizottság határozata (2012. szeptember 19.) a Cseh Köztársaság által a České aerolinie, a.s. vállalat részére odaítélt SA.30908 (2011/C) (ex N 176/2010) számú állami támogatásról (HL L 92., 2013.4.3., 16. o.), (139) preambulumbekezdés; a Bizottság határozata (2012. június 27.) a Málta által az Air Malta plc részére nyújtani kívánt SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) számú állami támogatásról (HL L 301., 2012.10.30., 29. o.), (130) preambulumbekezdés; a Bizottság határozata (2021. július 26.) a Németország által a Condornak nyújtott SA.63203 (2021/N) számú szerkezetátalakítási támogatásról (még nem tették közzé), (145) preambulumbekezdés; a Bizottság határozata (2020. december 11.) a Corsairnek nyújtott SA 58463 (2020/N) számú szerkezetátalakítási támogatásról (HL C 41., 2021.2.5., 8. o.), (5) és (34) preambulumbekezdés, a (88) preambulumbekezdés b) pontja, valamint (93) preambulumbekezdés.

(285) A lisszaboni repülőtér vonatkozásában tett strukturális kötelezettségvállalás fő célja annak biztosítása, hogy a TAP Air Portugal átruházza az ahhoz szükséges résidőket (jogokat), hogy egy versenytárs üzemeltetési bázist hozzon létre vagy bővítsen azon a zsúfolt repülőtéren, ahol a TAP Air Portugal jelentős piaci pozícióval rendelkezik (lisszaboni repülőtér), valamint olyan feltételek megteremtése, amelyek hosszú távon lehetővé teszik a tényleges verseny fenntartását ezen a repülőtéren ([77]). Az alábbiakban részletezettek szerint a Bizottság úgy véli, hogy ez a cél teljesül, mivel a strukturális kötelezettségvállalás i. jelentős mennyiségű résidőt (akár napi 18 résidőt) foglal magában, miközben ilyen mennyiségű résidő rendszerint nem áll rendelkezésre a lisszaboni repülőtérre történő belépéshez vagy a repülőtéren való terjeszkedéshez, különösen a napi csúcsidőszakokban vagy a csúcsheteken ([78]); és ii. megfelelő feltételeket kínál a korrekciós intézkedés jogosultjára történő résidő-átruházáshoz (ingyenes és feltétel nélküli átruházás).

(286) Az Európai Unió repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslat ([79]) indokolása szerint „*egy erős versenytársnak, aki egy meghatározott repülőtéren megkezdi a működését, fenntartható résidő-portfóliót kell kialakítania ahhoz, hogy valóban versenyre kelhessen e repülőtér domináns légi fuvarozójával (nevezetesen a »nemzeti« légitársasággal)*”.

(287) A résidőkhöz való hozzáférés hiánya jelentős akadályt képez az Európa legforgalmasabb repülőtereire való belépés vagy a terjeszkedés tekintetében ([80]). A résidőkiosztásról szóló rendelet szerint a résidők elengedhetetlenek a légitársaságok működéséhez, mivel csak a résidővel rendelkező légi fuvarozók jogosultak hozzáférni a koordinált repülőterek repülőtér-üzemeltetői által nyújtott repülőtéri infrastrukturális szolgáltatásokhoz, és következésképpen üzemeltetni az e repülőterekre irányuló vagy onnan induló útvonalakat. A résidőkiosztásról szóló rendelet értelmében a résidők csak bizonyos meghatározott körülmények között cserélhetők el vagy ruházhatók át a légitársaságok között, és azt a résidő-koordinátornak a résidőkiosztásról szóló rendelet szerint kifejezetten meg kell erősítenie.

(288) A lisszaboni repülőtéren fennálló résidők átruházására vonatkozó kötelezettségvállalás tehát megszünteti a TAP Air Portugal versenytársainak belépése és terjeszkedése előtt álló fő akadályt e rendkívül zsúfolt repülőtéren. A portugál résidő-koordinátortól (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) származó adatok azt mutatják, hogy a lisszaboni repülőtéren a résidők iránti igények meghaladják a rendelkezésre álló kapacitást ([81]), és hogy a lisszaboni repülőtéren végzett műveletek érdemi növeléséhez szükséges további résidők iránti kérelmeknek nem lehet eleget tenni az általános résidőkiosztási eljárás rendes működése révén, mivel nem áll rendelkezésre elegendő fel nem használt résidő, és a résidőalap kiosztása széttagolt, ami valószínűtlenné teszi egy erős versenytárs megjelenését.

(289) A Bizottság a verseny torzulásának minimalizálása érdekében hozott leghatékonyabb versenyjogi intézkedésnek tartja azt a kötelezettségvállalást, amely szerint a TAP Air Portugal résidőket ruház át a túlterhelt repülőtéren, ahol jelentős piaci pozícióval rendelkezik, hogy lehetővé tegye a versenytársak számára, hogy bázist hozzanak létre vagy terjeszkedjenek. Továbbá, tekintettel például a légi közlekedési ágazat válságára, amely azt eredményezheti, hogy az átruházott résidők üzemeltetéséhez szükséges egyéb eszközök (pl. légi járművek) a kötelezettségvállalások végrehajtásának teljes időtartama alatt vonzó feltételek mellett érhetőek el a piacon, a TAP Air Portugal által felkínálandó csomag hatálya alá tartozó résidőkre való összpontosítás nem befolyásolja életképességét és versenyképességét ([82]).

(290) Továbbá, tekintettel arra, hogy egy bázis valamely versenytárs fuvarozó általi létrehozása vagy bővítése strukturális változásokat von maga után a lisszaboni repülőtér versenykörnyezetében, a Bizottság elismeri a Portugália által benyújtott kötelezettségvállalás strukturális jellegét.

([77]) A Bizottság megjegyzi, hogy a lisszaboni repülőtéren kevés repülőgép-parkolóhely áll rendelkezésre, ami miatt helyi szabály van érvényben (https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules). 2021. december 1-jén a portugál hatóságok megerősítették, hogy a lisszaboni repülőtér üzemeltetője arról tájékoztatta őket, hogy a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférés (beleértve a parkolóhelyeket is) elérhető lesz a korrekciós intézkedés jogosultja számára.

([78]) Példaképpen a NAV Portugal szerint […].

([79]) COM(2011) 827 final, 2011. december 1.

([80]) Lásd például az SA.57153 (2020/N) számú állami támogatásról szóló határozat – Németország – Covid19 – A Lufthansa részére nyújtott támogatás (224) preambulumbekezdését.

([81]) Például a NAV Portugal szerint a lisszaboni repülőtéren jelen lévő valamennyi légitársaság által a 2020. nyári IATA idényre eredetileg benyújtott kérelmek 167 264 résidőt tettek ki, míg az idény kezdetén 121 331 résidőt osztottak ki.

([82]) A Bizottság az összefonódásokkal és antitröszt ügyekkel kapcsolatos döntéshozatali gyakorlatában más kötelezettségvállalásokat is elfogadott (pl. speciális proráta-megállapodások vagy törzsutasprogramokhoz való hozzáférés), amelyek célja, hogy felszámolják az egyes útvonalakra való belépés vagy terjeszkedés bizonyos akadályait, például a ráhordó forgalomhoz vagy az üzleti utasokhoz való hozzáférés hiányát (akik gyakran törzsutasprogramok tagjai). A szóban forgó esetben a releváns akadály a repülőtér túlterhelt infrastruktúrájához való hozzáférés hiányából áll, amit csak a résidők átruházása képes hatékonyan orvosolni.

(291) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a résidő-átruházásból álló kötelezettségvállalás megfelelő intézkedés a versenytorzulások minimalizálására, mivel strukturális versenyt tesz lehetővé a TAP Air Portugal vállalattal a lisszaboni repülőtérre irányuló és onnan induló légi személyszállítási szolgáltatások nyújtása terén, ahol a vállalat jelentős piaci pozícióval rendelkezik.

(292) Ezen túlmenően a Bizottság úgy véli, hogy a napi 18 résidő elegendő ahhoz, hogy a korrekciós intézkedés jogosultja életképesen alakítsa ki vagy bővítse a lisszaboni repülőtéri bázison alapuló műveleteit, például azáltal, hogy három repülőgépet állomásoztat és mindegyikkel naponta három járatot üzemeltet ([83]). Ha a korrekciós intézkedés jogosultja nagy távolságon közlekedő légi fuvarozó, a napi 18 résidő lehetővé tenné számára, hogy több repülőgépet állomásoztasson, vagy hozzáférjen a ráhordó járatok üzemeltetéséhez szükséges résidőkhöz. Mivel a résidők nem kapcsolódnak konkrét útvonalhoz, a légitársaságok üzleti tervüknek megfelelően (azaz az általuk választott bármely útvonalon) használhatják azokat. Ez lehetővé teszi a korrekciós intézkedés jogosultja számára, hogy méretgazdaságosságot és választékgazdaságosságot érjen el, és hatékonyabban versenyezzen a TAP Air Portugallal. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy amennyiben a TAP Air Portugalnak a lisszaboni repülőtéren a legnagyobb flottát állomásoztató két versenytársa (azaz a Ryanair és az easyJet) közül valamelyik három repülőgéppel bővítené flottáját, azzal már több mint 40 %-kal növelné az állomásoztatott flottáját, ami jelentős további tényleges versenyt eredményezne a lisszaboni repülőtéren.

(293) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a strukturális kötelezettségvállalás keretében átruházandó résidőcsomag mérete megfelelő és hatékony a lisszaboni repülőtéren belüli verseny erősítéséhez azáltal, hogy ösztönzi egy újonnan bázist létrehozó versenytárs hatékony belépését vagy egy már meglévő versenytárs terjeszkedését.

(294) Végezetül a Bizottság úgy véli, hogy a résidőknek a résidőkiosztásról szóló rendelet 8b. cikke alapján a TAP Air Portugal részéről a korrekciós intézkedés jogosultjára történő – a Portugália által javasolt kötelezettségvállalásban foglaltak szerinti – átruházása jogi és működési szempontból egyaránt megfelelő.

(295) A résidőkiosztásról szóló rendelet 8b. cikke jogszerűen lehetővé teszi bizonyos körülmények között a résidők oly módon történő átruházását, hogy azért nem biztosítanak pénzbeli ellentételezést az eredeti résidőbirtokos számára. E körülmények közé tartoznak az érintett tagállam által egy állami támogatásról szóló végleges határozatban felajánlott kötelezettségvállalások részeként átruházott résidők. Ebben az esetben úgy tekinthető, hogy a résidők átruházását az uniós jog írja elő. A résidők átruházására kötelezett vagy bizonyos módon történő felhasználására utasított légitársaság szempontjából a tagállam kötelezettségvállalása vagy a számára előírt feltétel *de facto* kötelező erővel bír a tagállam számára, mivel a légitársaság csak a kötelezettségvállalás vagy a feltétel betartása esetén részesülhet összeegyeztethető állami támogatásban ([84]).

(296) Operatív szempontból a résidőket ingyenesen és feltétel nélkül ruháznák át, ami lehetővé tenné a korrekciós intézkedés jogosultja számára, hogy megválassza, mely időpontokra eső résidők a leginkább megfelelőek a lisszaboni repülőtéren végzett új vagy kibővített műveletekhez, és rugalmasan használja fel az átruházott résidőket a lisszaboni repülőtérre irányuló vagy onnan induló bármely útvonalon. A résidők felhasználási feltételek nélküli átruházása így lehetővé teszi a korrekciós intézkedés jogosultja számára, hogy i. az átruházott résidőket üzleti modelljének megfelelően ossza ki, ezáltal gondoskodva a fenntarthatóbb növekedésről; ii. a résidőket úgy ossza ki, hogy azzal maximalizálja a választékgazdaságosságot és a sűrűséggazdaságosságot; valamint iii. igazodjon a kereslet alakulásához, ha az eredetileg tervezett útvonalakon a szolgáltatások már nem nyereségesek, ami alapvető fontosságú egy olyan időszakban, amikor a légi személyszállítási szolgáltatások iránti kereslet rendkívül ingadozó.

([83]) A Ryanair és az easyJet által 2019-ben a lisszaboni repülőtéren állomásoztatott kilenc repülőgép révén egy 2019. augusztusi hétfőn felhasznált lisszaboni résidők profilja alapján Portugália becslése szerint az állomásoztatott légi járművek mindegyike átlagosan napi 5,55 résidőt használ. A TAP állomásoztatott repülőgépei napi átlagban lényegesen kevesebb résidőt használnának.

([84]) Bár a résidőkiosztásról szóló rendelet 8b. cikke nem tesz kifejezetten említést az állami támogatási szabályokról, ahogyan azt az összefonódási vagy antitröszt szabályok tekintetében megteszi, a 8b. cikk értelmezhető úgy, hogy kiterjed az állami támogatási szabályokra is. A 8b. cikk ugyanis a résidőknek az uniós jog értelmében előírt behatárolására, korlátozására vagy megszüntetésére vonatkozik (első mondat), és magában foglalja a nemzeti versenyjog, az EUMSZ 101. és 102. cikke, valamint az összefonódások ellenőrzéséről szóló rendelet alkalmazásából eredő lépéseket (második mondat), de nem korlátozódik ezekre az esetekre, amint azt a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2004. április 21-i 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8b. cikke és (17) preambulumbekezdése mutatja („*A kétségek elkerülése végett meg kell állapítani, hogy e rendelet rendelkezéseinek alkalmazása nem sértheti a Szerződés versenyszabályait, különösen annak 81. és 82. cikkét, valamint a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendeletet*”). Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok a Szerződés versenyről szóló fejezetében találhatók, és a 8b. cikk első mondatának szó szerinti értelmezésével, valamint (a fenti (17) preambulumbekezdéssel együtt olvasva) a rendelkezés átfogó teleologikus értelmezésével összhangban áll annak megállapítása, hogy a résidő-átruházás e rendelkezés hatálya alá tartozhat, amennyiben egy állami támogatásról szóló határozatban meghatározott hatósági követelményekből következik.

(297) A Bizottság elismeri, hogy úgy tűnhet, a résidők időpontjának a korrekciós intézkedés jogosultja általi megválasztását korlátozza a TAP Air Portugal lisszaboni repülőtéren végzett, gyűjtő–elosztó rendszerű műveleteinek védelmét célzó két védintézkedés, nevezetesen: i. a helyi idő szerint reggel 8.00 előtt és helyi idő szerint 20.00 előtt átruházandó résidők számának maximalizálása; valamint ii. a 20 vagy 60 perces időablak, amelyen belül a TAP Air Portugalnak át kell ruháznia a résidőket (lásd a (84)–(85) preambulumbekezdést). A Bizottság azonban úgy véli, hogy ezek a védintézkedések nem korlátozzák lényegesen a korrekciós intézkedés jogosultjának azon képességét, hogy hozzáférjen a megfelelő résidő-időpontokhoz, és a korrekciós résidőket használva ténylegesen versenyezzen a TAP Air Portugallal. Ami a résidők napszakonkénti maximális számát illeti, a Bizottság a Portugália által szolgáltatott adatokat használta fel annak ellenőrzésére, hogy a felső határok összeegyeztethetőek az állomásoztatott légi járművek szokásos forgalmával, vagy ha nem, akkor nem alkalmazandók. Például a helyi idő szerint 20.00 előtt átruházandó résidők számának felső határa nem vonatkozik azokra az állomásoztatott légi járművekre, amelyek a résidőket nagy távolságú járatok üzemeltetésére használják, hogy ezáltal eleget lehessen tenni azon légi fuvarozók résidő iránti kérelmeinek, amelyek a délután folyamán indulnak a lisszaboni repülőtérről és éjszaka repülnek. Ami az időablakot illeti, a kötelezettségvállalás tartalmaz egy olyan rendelkezést, amely biztosítja, hogy a TAP Air Portugal ne gyakorolhassa mérlegelési jogkörét a korrekciós intézkedés jogosultja hatékony működésének kárára ([85]).

(298) A fentiek fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 18 résidőből álló csomag átruházása megfelel az elidegenített üzleti csomag életképességére és vonzerejére vonatkozó feltételeknek, valamint a lisszaboni repülőtéren zajló tényleges verseny strukturális megerősítésének.

A lisszaboni repülőtéren történő résidő-átruházásra vonatkozó kötelezettségvállalás időtartama

(299) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. pontja értelmében a versenytorzulást korlátozó elidegenítéseket indokolatlan késedelem nélkül, minden esetben a szerkezetátalakítási terv időtartamán belül kell elvégezni, figyelembe véve az elidegenítendő eszköz típusát és az elidegenítés esetleges akadályait.

(300) A Portugália által benyújtott kötelezettségvállalás azt irányozza elő, hogy a résidőket a szerkezetátalakítási időszak végéig kínálják fel a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjai számára, azaz amint a Bizottság jóváhagyja a korrekciós intézkedés jogosultját, vagy 2025 végéig (lásd a (27) preambulumbekezdést), attól függően, hogy melyik a korábbi időpont. Továbbá a megfelelő pályázati felhívást minden IATA idényre vonatkozóan kellő időben, az általános résidőkiosztási eljárás kezdete előtt közzé kell tenni mindaddig, amíg jóvá nem hagyják a korrekciós intézkedés jogosultját. Másképpen fogalmazva, a pályázati felhívást minden IATA idény előtt közzéteszik, a 2022/2023. téli IATA idénytől kezdve ([86]) 2025-ig, kivéve, ha a TAP Air Portugal az említett lejárati időpont előtt résidőket ruház át a korrekciós intézkedés Bizottság által jóváhagyott jogosultjára.

(301) A Bizottság úgy véli, hogy a légitársaságok lisszaboni repülőtéri résidő iránti kérelmeire vonatkozóan a NAV Portugal által szolgáltatott adatok határozottan arra utalnak, hogy a kedvezőtlen piaci feltételek ellenére a versenytársak készek lennének további résidőket átvenni és a lisszaboni repülőtérre belépni vagy ott terjeszkedni. A Bizottság ezért valószínűnek tartja, hogy a résidőket a szerkezetátalakítási időszak vége előtt átruházzák a korrekciós intézkedés jogosultjára. Mindenesetre ez az időkeret várhatóan kellően hosszú lesz ahhoz, hogy a légi személyszállítási ágazat kilábaljon a Covid19-válságból, és a légi utasforgalom visszatérjen a válság előtti szintre.

(302) A fentiek fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kötelezettségvállalás időtartama megfelelő.

A lisszaboni repülőtéri résidők korrekciós jogosultjára vonatkozó jogosultsági kritériumok

(303) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 80. pontja szerint a megfelelőséghez az elidegenített üzletág vevőjének biztosítania kell, hogy az képes hosszú távon eredményesen versenyezni.

(304) A Portugália által benyújtott kötelezettségvállalással összhangban a résidők megszerzésére való jogosultsághoz a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának eleget kell tennie az alábbi kritériumoknak:

a) valamely EU/EGT-tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó;

([85]) *„Az érkezési és indulási résidőket úgy kell meghatározni, hogy az a lehető legnagyobb mértékben lehetővé tegye a korrekciós intézkedés jogosultja számára a légi járművek észszerű rotálását, figyelembe véve a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának üzleti modelljét és a légi járművek kihasználtságának korlátait.”*

([86]) A 2022/2023. téli IATA idény az első IATA idény, amelyre vonatkozóan az általános résidőkiosztási eljárás e határozat elfogadásának időpontjában még nem kezdődött meg.

b) független a TAP Air Portugaltól és nem kapcsolódik hozzá;

c) nem tartozik versenyjogi korrekciós intézkedések hatálya alá, amennyiben 250 millió EUR-t meghaladó Covid19 feltőkésítési eszközben részesült ([87]);

d) kötelezettséget vállal arra, hogy az adott számú légi járművet a korrekciós résidők felhasználásával a szerkezetátalakítási terv végéig a lisszaboni repülőtéren állomásoztatva üzemelteti. A korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjai pályázataikban megjelölik a lisszaboni repülőtéren állomásoztatni tervezett, korrekciós résidőket használó repülőgépek számát. E célból a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjának kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy betartja az alkalmazandó uniós és nemzeti munkaügyi jogszabályokat, ahogyan azokat az uniós bíróságok relevánsnak értelmezik (lásd pl. Nogueira, C-168/16. és C-169/16. sz. egyesített ügyek).

(305) A működési engedélyre vonatkozó jogosultsági kritériumra azért van szükség, hogy a korrekciós intézkedés jogosultja korlátozás nélkül üzemeltethessen belföldi és az EU-n/EGT-n belüli járatokat, ezáltal garantálva az összeköttetést a lisszaboni repülőtéren, ami a Bizottság egyik kulcsfontosságú értékelési kritériuma.

(306) A függetlenségre és a kapcsolat hiányára vonatkozó jogosultsági kritériumra azért van szükség, hogy a korrekciós intézkedés jogosultja ténylegesen versenyezzen a TAP Air Portugal vállalattal.

(307) A versenyjogi korrekciós intézkedések hatálya alá tartozó nagy összegű feltőkésítési támogatás kedvezményezettjeire vonatkozó kizárási kritériumra azért van szükség, hogy az ideiglenes keret 72. pontjában említett, az egyenlő versenyfeltételek helyreállítását célzó kiegészítő intézkedések hatálya alá tartozó vállalkozások ne juthassanak versenyelőnyhöz a versenytorzulást korlátozó hasonló strukturális intézkedések révén ([88]).

(308) Ami a bázisra vonatkozó utolsó jogosultsági kritériumot illeti, arra a tényleges verseny lehetővé tétele és ezáltal a kötelezettségvállalások hatékonyságának biztosítása érdekében van szükség. Emellett ez támogatja egy életképes versenytárs belépését vagy terjeszkedését a lisszaboni repülőtéren, és versenynek teszi ki a TAP Air Portugalt a repülőtérre irányuló vagy onnan induló útvonalakon.

(309) A Bizottság megjegyzi, hogy a bázisra vonatkozó jogosultsági kritériumot kiegészíti a kötelezettségvállalásban foglalt két rendelkezés, amelyek célja a lisszaboni repülőtéren állomásozó és a korrekciós résidőket használó légi járművek számának maximalizálása. Az első rendelkezés abban áll, hogy a helyi idő szerint 8.00 előtt átadandó, kereskedelmi szempontból rendkívül értékes résidők számát össze kell kapcsolni az állomásoztatott légi járművek számával. A második rendelkezés a rangsorolási kritériumokból áll, amelyek arra ösztönzik a korrekciós intézkedések jogosultjait, hogy a korrekciós résidőket használva repülőgépet állomásoztassanak a lisszaboni repülőtéren. Egymással versengő pályázatok esetén a Bizottság csökkenő sorrendben előnyben részesíti a korrekciós intézkedés azon lehetséges jogosultjai által benyújtott pályázatokat, amelyek i. a legnagyobb ülőhely-kapacitást biztosítják az állomásoztatott légi járművek tekintetében a korrekciós résidőket használva, a működés megkezdésétől a szerkezetátalakítási terv végéig; és ii. a legtöbb célállomást szolgálják ki az állomásoztatott légi járművek révén üzemeltetett közvetlen járatokkal a korrekciós résidőket használva, a működés megkezdésétől a szerkezetátalakítási terv végéig (közvetlen összeköttetés, a járatgyakoriság figyelembevétele nélkül).

(310) Mindezekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjaira vonatkozó jogosultsági kritériumok megfelelőek, mivel i. elegendő számú, a rendelkezésre álló résidők iránt esetlegesen érdeklődő légitársaság számára teszik lehetővé a pályázati felhívásban való részvételt, és ii. arányos követelményeket biztosítanak a résidőkhöz való hozzáférésre vonatkozóan, megkönnyítve ezáltal a tényleges verseny megőrzésére irányuló intézkedések aktiválását.

A lisszaboni repülőtéri résidők átruházásának hatása a TAP Air Portugal életképességének helyreállításával kapcsolatos kilátásokra

(311) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 92. pontja szerint a versenytorzulást korlátozó intézkedések nem ronthatják a kedvezményezett lehetőségeit az életképesség helyreállítására. Ez az eset állhat fenn akkor, ha az intézkedés végrehajtása túlságosan költséges, vagy ha az intézkedés – az érintett tagállam által kellően indokolt kivételes esetekben – olyan mértékben csökkentené a kedvezményezett tevékenységét, ami rontja az életképesség helyreállítását. Az intézkedések nem történhetnek a fogyasztók és a verseny kárára.

([87]) E kritérium alapján nem fogadhatók el a korrekciós intézkedés azon lehetséges jogosultjai, amelyek egyszerre teljesítik az alábbi két feltételt: i. 250 millió EUR-t meghaladó Covid19 feltőkésítési intézkedésben részesültek; és ii. az ideiglenes keret 72. pontjának alkalmazásában kiegészítő intézkedések vonatkoznak rájuk a tényleges verseny megőrzése érdekében azokon az érintett piacokon, ahol jelentős piaci erővel rendelkeznek.

([88]) Mivel az ideiglenes keret értelmében versenyjogi korrekciós intézkedések hatálya alá tartozó lehetséges jogosultak száma várhatóan korlátozott lesz, ez a kizárási kritérium nem csökkenti a résidők lisszaboni repülőtéren történő átruházására vonatkozó kötelezettségvállalás hatékonyságát.

(312) Ezzel összefüggésben a Bizottság megvizsgálta, hogy a lisszaboni repülőtéren napi 18 résidő átruházása i. milyen mértékben csökkentené a TAP Air Portugal működését, figyelembe véve a repülőtéren alkalmazott „gyűjtő–elosztó" rendszerű üzleti modelljét; és ii. mennyiben befolyásolná a TAP Air Portugal életképességének a szerkezetátalakítási időszak végére (2025) történő helyreállítását.

(313) Ami a napi 18 résidő átruházásának operatív hatását illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a Portugália által javasolt kötelezettségvállalást a TAP Air Portugal nagy távolságú transzatlanti stratégiai és csomóponti modelljének figyelembevételével alakították ki. A kötelezettségvállalás két intézkedést tartalmaz konkrétan annak elkerülésére, hogy az átadandó résidők azokra az órákra koncentrálódjanak, amelyek a lisszaboni csomópont számára döntő fontosságúak (főként a reggeli órák), a nem csomóponti műveletek szempontjából azonban nem elengedhetetlenek. Az első intézkedés a nap három időszakában átruházandó résidők számának maximalizálását foglalja magában. Konkrétan a TAP Air Portugal nem köteles átruházni a következőket: i. (helyi idő szerint) 8.00 előtt több mint egy résidő azon légi járművenként, amelyeket a korrekciós intézkedés jogosultja a lisszaboni repülőtéren állomásoztat a korrekciós résidőket használva; ii. az összes korrekciós résidő több mint fele (helyi idő szerint) 12.00 előtt; és iii. több résidő (helyi idő szerint) 20.00 előtt, mint az összes korrekciós résidő mínusz egy résidő azon légi járművenként, amelyeket a korrekciós intézkedés jogosultja a lisszaboni repülőtéren állomásoztat, a korrekciós résidőket használva rövid távon közlekedő légi járatok üzemeltetése céljából. A második intézkedés abban áll, hogy bizonyos rugalmasságot biztosít a TAP Air Portugal számára az átruházandó résidők pontos időpontja tekintetében, feltéve, hogy a kért időpontokhoz való igazodás nem befolyásolja hátrányosan a korrekciós intézkedés jogosultjának tervezett műveleteit, és ezáltal a kötelezettségvállalás által előidézett verseny hatékonyságát. Konkrétan a TAP Air Portugal a korrekciós intézkedés jogosultja által kért időpontokhoz képest a rövid távolságon közlekedő járatok esetében ± 20 percen belüli, nagy távolságú járatok esetében pedig ± 60 percen belüli résidőket köteles átruházni, kivéve, ha a TAP Air Portugal a vonatkozó időablakon belül nem rendelkezik résidővel. E két konkrét intézkedésen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy a korrekciós intézkedés lehetséges jogosultjait ösztönzik arra, hogy a korrekciós résidőket az állomásoztatott repülőgépek műveleteihez használják, ami tovább csökkenti annak kockázatát, hogy a résidők iránti kérelmek korlátozott számú reggeli órára koncentrálódjanak.

(314) Következésképpen a Portugália által javasolt kötelezettségvállalás olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek hatékonyan csökkentik annak kockázatát, hogy a résidő-átruházás károsítja a TAP Air Portugal hálózatát és a lisszaboni csomópont összeköttetéseihez való hozzájárulását, anélkül, hogy indokolatlanul korlátozná a korrekciós intézkedések jogosultjának működését.

(315) A napi 18 résidő átruházásának pénzügyi hatását illetően a Bizottság megvizsgálta, hogy a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítás végén újra eléri-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 52. pontja szerinti életképességet ([89]) egy olyan kedvezőtlen forgatókönyv esetén, amelyben a TAP Air Portugal műveletei a résidő-átruházást követően strukturálisan csökkennének a bejelentett szerkezetátalakítási tervhez képest. E célból a Bizottság a Portugália által az érzékenységi elemzés részeként benyújtott, 2025-re vonatkozó pénzügyi előrejelzésekre támaszkodott, amelyeket úgy igazítottak ki, hogy figyelembe vegyék a bevételeknek ([90]), az EBIT-nek és a nettó eredménynek a 18 résidő átruházása nyomán bekövetkező becsült csökkenését.

(316) A Bizottság a ROCE, a ROE, az eladósodottság és a hitelképesség mutatóin alapuló standard teszteket alkalmazott az életképesség helyreállítása tekintetében. Ennek alapján és az alábbi 3. táblázatban részletezettek szerint a Bizottság megállapította, hogy a szerkezetátalakítási időszak végén a TAP Air Portugal:

a) a több tőke és adósság felhalmozásának (alternatív) költségét kevéssel meghaladó mértékben biztosítja a befektetett tőke megtérülését (1. teszt);

b) a további tőkebevonás (alternatív) költsége feletti mértékben biztosítja a részvényesi saját tőke megfelelő megtérülését (2. teszt);

c) helyreállítja (pozitív) saját tőkéjét, és sokkal jobb eladósodottsági pozíciót ér el a nehéz helyzetben lévő vállalkozásként elfoglalt jelenlegi pozícióhoz képest (3. teszt); valamint

d) hitelképességi mutatója állami támogatás (garancia) nélkül lehetővé teszi a tőkepiacokhoz való hozzáférést (4. teszt).

([89]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 52. pontja szerint a hosszú távú életképesség akkor valósul meg, ha a kedvezményezett képes megfelelő tőkemegtérülést biztosítani, és saját erejéből versenyezni a piacon.

([90]) A résidő-átruházás nyomán bekövetkező bevételcsökkenés megfelel az abból eredő bevételkiesésnek, hogy kevesebb rövid távú járatot üzemeltetnek, mint a résidő-átruházás nélkül. Mivel a TAP Air Portugal által üzemeltetett rövid távú járatok a globális hálózatára is ráhordanak, a bevételek csökkenése magában foglalja mind a rövid távú járatok utasaitól származó közvetlen bevételek kiesését, mind pedig a rövid távú járatokról a hosszú távú járatokra átszálló utasoktól származó, csatlakozásból eredő bevételek csökkenését.

3. táblázat

A 18 résidő átruházásának hatása a TAP Air Portugal életképességének helyreállítására

2025	**Szerkezetátalakítási terv** ***A résidők átruházása nélkül***	**Érzékenységi elemzés** ***18 résidő átruházása***
1. életképességi teszt: ROCE > 7,5 %–8 %-os WACC; 2. teszt: ROE > 10,5 %–11 %-os sajáttőke-költség		
ROCE (= (1-21 %)*EBIT/befektetett tőke)	[…]	[…]
ROE (= nettó eredmény/saját tőke)	[…]	[…]
Eladósodottság és hitelképesség: a 3. teszt nehéz helyzetben (UiD), ha EBITDA/kamat < 1 *és* adósság/saját tőke > 7,5; 4. teszt: Adósság/EBITDA < 3–3,5		
Nettó adósságállomány/saját tőke	[…]	[…]
EBITDA/kamatráfordítás	[…]	[…]
Nettó adósságállomány/EBITDA	[…]	[…]

(317) A Bizottság azt is vizsgálta, hogy kedvezőtlenebb forgatókönyvek (érzékenységek) esetén a TAP Air Portugal nem igényelne további támogatást (pl. a nettó eredmény még mindig pozitív és a pénzügyi piacokhoz való hozzáférés még bizonyított).

(318) A fentiek fényében a Bizottság egyrészt megállapítja, hogy a 18 lisszaboni repülőtéri résidő átruházására vonatkozó kötelezettségvállalás nem veszélyezteti a TAP Air Portugal életképességének helyreállítását.

(319) Másrészt a Bizottság elismeri, hogy a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítási időszak végén pozitív, de viszonylag alacsony (2025-ben körülbelül […] %-os) árréssel működne. Emellett a sajáttőkealapjához viszonyítva mért eladósodottsági szintje […] lenne. Továbbá, bár az érzékenységi elemzés piaci stresszhelyzetekre – például növekvő üzemanyagköltségekre és inflációra – támaszkodik, nem foglalkozik a világjárványokból eredőhöz hasonló kiszámíthatatlan, drámai keresleti sokkoknak a TAP életképességére gyakorolt hatásával. Tekintettel arra, hogy a TAP Air Portugal tevékenységeinek a szerkezetátalakítás keretében vállaltnál nagyobb mértékű csökkentése aránytalan hatással lenne a TAP Air Portugal nettó eredményére, 18-nál több résidő átruházása megkérdőjelezheti a versenyképesség legkedvezőtlenebb piaci körülmények közötti helyreállítását.

Következtetés a lisszaboni repülőtéren történő résidő-átruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásról

(320) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Portugália által javasolt kötelezettségvállalás, amely szerint korlátozza a verseny torzulását a lisszaboni repülőtéren, ahol a TAP Air Portugal a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni, megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott elfogadhatósági feltételeknek, és akként kerül végrehajtásra.

iv. A felvásárlási tilalom és a reklámtilalom értékelése

(321) A magatartási jellegű intézkedések tekintetében Portugália kötelezettséget vállal a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 84. pontjában foglaltakra, nevezetesen: i. tartózkodik attól, hogy a szerkezetátalakítási időszakban bármilyen vállalkozásban részesedést szerezzen, kivéve, ha ez elengedhetetlen a hosszú távú életképességének biztosításához és a Bizottság jóváhagyja, valamint ii. tartózkodik attól, hogy termékeinek és szolgáltatásainak értékesítésekor versenyelőnyként közzétegye az állami támogatást ((98) preambulumbekezdés). A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 83. pontjával összhangban ezek az intézkedések biztosítják, hogy „*a támogatást csak a hosszú távú életképesség helyreállításának finanszírozására fordítják, és nem arra, hogy meghosszabbítsák a piaci szerkezet súlyos és tartós torzulásait, vagy arra, hogy a kedvezményezettet megóvják az egészséges versenytől*”.

(322) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a versenykorlátozást mérséklő intézkedések alkalmasak a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásainak csökkentésére.

6.4.2.7. Átláthatóság

(323) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának g) alpontja értelmében biztosítani kell, hogy a tagállamok, a Bizottság, a gazdasági szereplők és a nyilvánosság könnyen hozzáférjenek az összes vonatkozó jogszabályhoz és az odaítélt támogatással kapcsolatos összes információhoz. Ez azt jelenti, hogy Portugáliának tiszteletben kell tartania a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 96. pontjában meghatározott átláthatósági rendelkezéseket. A Bizottság megjegyzi, hogy Portugália a vonatkozó információkat a következő weboldalon teszi közzé:

https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais

6.5. **Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés**

(324) Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([91]) 9. cikkének (6) bekezdése értelmében a hivatalos vizsgálati eljárást lezáró határozatokat a bejelentett intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerült kétségek megszűnését követő legrövidebb időn belül meg kell hozni.

(325) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy míg az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségek megszűntek, a szerkezetátalakítási támogatás légi közlekedési ágazatra gyakorolt negatív hatásai korlátozottak, különös tekintettel a versenytorzulást korlátozó intézkedésekre, amelyek végrehajtását Portugáliának biztosítania kell. Következésképpen a szerkezetátalakítási támogatás pozitív hatásai, amelyeket a Portugália összeköttetését biztosító légi közlekedés gazdasági tevékenységének és az abból profitáló idegenforgalmi ágazat kapcsolódó tevékenységeinek fejlődésére gyakorol, amennyiben Portugália gondoskodik a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról, felülmúlja a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt fennmaradó negatív hatásokat, ezért nem érinti azokat hátrányosan a közös érdekkel ellentétes mértékben. A Portugália által tett kötelezettségvállalásokat ezért a támogatás összeegyeztethetőségének feltételeként kell meghatározni.

(326) Átfogó értékelésében a Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának, mivel elősegíti a légi közlekedés és a kapcsolódó tevékenységek fejlődését, és nem torzítja a versenyt a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(327) Végezetül a Bizottság szükségesnek tartja, hogy Portugália a szerkezetátalakítási időszak végéig hathavonta rendszeresen jelentést nyújtson be a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezek a jelentések részletezik különösen a Portugália által vállalt finanszírozás kifizetésének és a kedvezményezett saját hozzájárulásának időpontjait, a TAP Air Portugal flottájának repülőgépei és kapacitása tekintetében bekövetkezett fejleményeket, a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályáitól való esetleges eltéréseket a bevételek, a költségek visszafogása, a szerkezetátalakítási intézkedések révén elért költségcsökkentések és a nyereség tekintetében, valamint a Portugália vagy adott esetben a kedvezményezett által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A szerkezetátalakítási támogatás, amelyet a Portugál Köztársaság a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal és az összes ellenőrzött leányvállalatuk által alkotott, jelenleg a portugál állam kizárólagos irányítása alatt álló gazdasági egység javára tervez végrehajtani 2 550 millió EUR összegű intézkedések formájában, a 2. cikkben meghatározott feltételek mellett összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

(1) A Portugál Köztársaság gondoskodik arról, hogy a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal vagy adott esetben leányvállalatai a vonatkozó határidőkön belül maradéktalanul végrehajtsák az e határozatban leírt szerkezetátalakítási tervben foglalt intézkedéseket.

([91]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(2) A Portugál Köztársaság gondoskodik arról, hogy a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal vagy adott esetben leányvállalataik a szerkezetátalakítási terv vonatkozó határidőin belül maradéktalanul végrehajtsák az e határozatban leírt, versenytorzulást korlátozó intézkedéseket, nevezetesen a következőket:

a) az SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. és a Catering de Portugal, S.A. vállalatban való részesedések teljes elidegenítése;

b) a Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal flottájának legfeljebb [90–100] repülőgépre történő korlátozása;

c) napi tizennyolc résidő átruházása a lisszaboni repülőtéren;

d) a bármely társaságban való részesedésszerzéstől való tartózkodás, kivéve, ha ez a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal vagy adott esetben leányvállalataik hosszú távú életképességének biztosításához nélkülözhetetlen, és ha a Bizottság ebben az esetben jóváhagyja a részesedésszerzést; valamint

e) az attól való tartózkodás, hogy termékeik és szolgáltatásaik értékesítésekor versenyelőnyként tüntessék fel az állami támogatást.

(3) A Portugál Köztársaság e határozat elfogadásának időpontjától a szerkezetátalakítási időszak végéig, 2025. december 31-ig hathavonta rendszeresen jelentést nyújt be a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezek a jelentések részletezik különösen az állam által vállalt finanszírozás tényleges kifizetésének és a kedvezményezett saját hozzájárulásának időpontjait, a Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal flottájának hálózata, piaci helyzete, repülőgépei és kapacitása tekintetében bekövetkezett fejleményeket, a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályáitól való esetleges eltéréseket a bevételek, a költségek visszafogása, a költségcsökkentések és a szerkezetátalakítási intézkedések révén elért nyereség tekintetében, valamint ismertetik a Portugál Köztársaság vagy adott esetben a kedvezményezett által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket.

3. cikk

A Portugál Köztársaság az e határozat közlésétől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Portugál Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2021. december 21-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/764 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Horvátország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2284. számú dokumentummal történt)

(Csak a horvát 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 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 Horvátország 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-felülvizsgálati 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 Horvátország 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.

(9) Tekintve, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan Horvátország egyik repülőtere sem tartozik az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet hatálya alá, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem szerepelnek helyi teljesítménycélok a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében. Ennélfogva az e határozatban szereplő megállapítások kizárólag az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra vonatkoznak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(10) 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 Horvátország 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.

(11) A Horvátország 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.).

Horvátország	**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**
Croatia Control	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	B	**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**

(12) A Horvátország által a légi navigációs szolgáltató (Croatia Control) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célokat illetően a Bizottság megállapította, hogy a „repülésbiztonsági politika és célkitűzések”, valamint 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.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Horvátország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a Croatia Control számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, mint például a repülésbiztonsági kockázatok korai felismerésére és mérséklésére alkalmas hatékony repülésbiztonsági menedzsmentrendszer bevezetését, a kockázatelemzési eszköz (RAT) súlyossági besorolásának alkalmazását, a „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúrára” és más konkrét repülésbiztonsági eszközökre vonatkozó jelentéstételt. A Bizottság azonban úgy véli, hogy konkrét intézkedéseket kell ismertetni annak bemutatása érdekében, hogy a Croatia Control hogyan fogja elérni a repülésbiztonsági célkitűzéseket a „repülésbiztonsági politika és kapcsolódó célkitűzések” területén.

(14) A (12)–(13) preambulumbekezdésben 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 Horvátország 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

(15) 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 Horvátország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Horvátország 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Horvátország 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
Horvátország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**
Horvátországra vonatkozó referenciaértékek	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Horvátország által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Horvátország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a Bosznia-Hercegovinával a szabad útvonalú légtérre irányuló délkeleti közös égbolt kezdeményezés keretében (SECSI FRA) folytatott további határokon átnyúló együttműködést, a teljesítményalapú navigáció bevezetését, valamint a rugalmas légtérfelhasználás további javítását célzó intézkedéseket. Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy 2018 óta Horvátország már szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre a 205-ös repülési szinttől a zágrábi Repüléstájékoztató Körzetben.

(20) A (18) és (19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Horvátország 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 Horvátország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Horvátország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Horvátország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Horvátország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,09**	**0,16**	**0,17**	**0,17**
Horvátországra vonatkozó referenciaértékek	0,09	0,16	0,17	0,17

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Horvátország 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 Horvátország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezen intézkedések közé tartozik a légiforgalmi irányítási rendszer több korszerűsítése, új légtérszektorok kialakítása, valamint a légiforgalmi irányítók tervezett, teljes munkaidős egyenértékben kifejezett számának jelentős növelése a 2022–2024. évi naptári évek során.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Horvátország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(27) 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 Horvátország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(28) 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.

(29) A Horvátország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Horvátország 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	**377,6 HRK**	**300,8 HRK**	**518,3 HRK**	**398,1 HRK**	**345,4 HRK**	**305,0 HRK**
	50,61 EUR	40,31 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Horvátországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,3 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(31) 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 Horvátországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,3 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Horvátországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 40,31 EUR-s kiindulási értéke 3,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 39,05 EUR-s kiindulási átlagértéke. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Horvátország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében – 1,8 %-kal a kontrollcsoport átlaga alatt marad.

(33) Amint azt a (30) és a (31) preambulumbekezdés említi, egyértelmű, hogy Horvátország mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél, mind a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél erősebb teljesítményt mutat, az utóbbit jelentős mértékben meghaladva. Továbbá Horvátország megállapított egységköltsége 2024-ben alacsonyabb a 2014. évi kiindulási értéknél, a 2019-es kiindulási értékhez képest pedig stabil. Ez azt mutatja, hogy Horvátország hosszú távon növelte költséghatékonyságát, amit az a megállapítás is alátámaszt, hogy Horvátország 2024-re vonatkozó megállapított egységköltsége a kontrollcsoport átlaga alatt van. Tekintettel a fenti okokra Horvátország az uniós szintű trendeket meghaladó költséghatékonysági fejlődést mutatott, amely kellő alapot biztosít a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtéséhez.

(34) A (30)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Horvátország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

KÖVETKEZTETÉSEK

(35) A Bizottság a (10)–(34) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Horvátország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(36) 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.

(37) 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 Horvátország 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 Horvát 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Horvátország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Horvátország	**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**
Croatia Control	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	B	**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**
Horvátország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**	**1,46 %**
Horvátországra vonatkozó referenciaértékek	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Horvátország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,09**	**0,16**	**0,17**	**0,17**
Horvátországra vonatkozó referenciaértékek	0,09	0,16	0,17	0,17

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Horvátország 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	**377,6 HRK**	**300,8 HRK**	**518,3 HRK**	**398,1 HRK**	**345,4 HRK**	**305,0 HRK**
	50,6-1 EUR	40,3-1 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/765 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Finnország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2285. számú dokumentummal történt)

(Csak a finn és a svéd 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 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 Finnország 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-felülvizsgálati 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 Finnország 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 Finnország 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 Finnország 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.).

Finnország	**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 Finland (Finnország légi navigációs szolgálata)	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 Finnország által a légi navigációs szolgáltató (ANS Finland) 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 Finnország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az ANS Finland számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, például az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletnek ([6]) megfelelő intézkedések folyamatos végrehajtását, a repülésbiztonsági teljesítménycélok biztonsági vezetők általi folyamatos felügyeletét, valamint a légtér- és erőforrás-gazdálkodást optimalizáló rendszerberuházások bevezetését a repülésbiztonság javítása és a határokon átnyúló szolgáltatások dinamikus és költséghatékony nyújtásának fokozása érdekében.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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 Finnország 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 Finnország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Finnország 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.

([6]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

(16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Finnország 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
Finnország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Finnországra vonatkozó referenciaértékek	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Finnország 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 Finnország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a szabad útvonalú légtér (FRA) folyamatos megvalósítását a 095 és 660 közötti repülési szinten. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Finnország már része az északkeleti funkcionális légtérblokk („NE FAB”) tagállamai és a Dánia-Svédország funkcionális légtérblokk („DK-SE FAB”) közötti észak-európai szabad útvonalú légtér (NEFRA) kezdeményezésnek.

(19) A (17) és (18) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Finnország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(20) 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 Finnország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Finnország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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.

(21) 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.

(22) A Finnország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Finnország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Finnországra vonatkozó referenciaértékek	0,03	0,05	0,05	0,05

(23) A Bizottság megállapítja, hogy a Finnország által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Finnország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezek az intézkedések magukban foglalják a 195-ös repülési szintet is magában foglaló és azt meghaladó adatkapcsolat létrehozását, a nagy területre kiterjedő multilaterációt, valamint a határokon átnyúló dinamikus szektorokra bontást a FINEST keretében, amely a finn (ANS Finland) és az észt (EANS) légi navigációs szolgáltató közötti határokon átnyúló kezdeményezés, amelynek célja a dinamikusan irányított légiforgalmi irányító szolgálatok lehetőségének biztosítása a helsinki és tallinni területi irányítóközpontok között. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Finnország a légiforgalmi irányítási rendszer több korszerűsítését tervezi a harmadik referencia-időszak során, többek között egy Észtországgal közös repülési adatfeldolgozó rendszert a határokon átnyúló együttműködés fokozása érdekében, valamint a hangkommunikációs rendszer (VCS) korszerűsítését.

(25) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Finnország azt tervezi, hogy 2022-től kezdődően kismértékben növeli a légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékét, és bevezeti a légiforgalmi irányítók Észtországgal közös szolgálati beosztását és tervezését.

(26) A (23)–(25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Finnország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Finnország esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) 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 Finnország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(29) 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.

(30) A Finnország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Finnország 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	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Finnországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –0,3 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) 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 Finnországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –3,6 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Finnországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 40,70 EUR kiindulási értéke 17,4 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 49,28 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Finnország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga alatt marad, 2024-ben –13,6 %-os különbséggel.

(34) A (31)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Finnország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(35) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Finnország esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

(36) 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 Finnország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(37) A Bizottság megállapítja, hogy a Finnország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,0 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(38) A Bizottság megállapítja, hogy a Finnország teljesítménytervének tervezetében javasolt közelkörzetikapacitás-ösztönző-rendszer a megállapított költségek 0,25 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,0 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(39) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrányok, amelyek a megállapított költségek 0,50 és 0,25 %-ának felelnek meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lennének-e a kockázatnak kitett bevételre.

(40) Ezért Finnországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(41) A Bizottság a (10)–(40) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Finnország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(42) 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.

(43) 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 Finnország 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 Finn 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Finnország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Finnország	**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**
Finnország légi navigációs szolgálata	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**
Finnország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Finnországra vonatkozó referenciaértékek	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Finnország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Finnországra vonatkozó referenciaértékek	0,03	0,05	0,05	0,05

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Finnország 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	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/766 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Írország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2287. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol és az ír 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 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 az Írország által benyújtott, naprakésszé tett teljesítményterven alapul.

(7) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgálati 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 Írország által javasolt helyi teljesítménycélok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítményterv 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 Írország 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) Írország 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.).

Írország	**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**
IAA (Ír Légügyi Hatóság)	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 az Írország által az Ír Légügyi Hatóság (IAA) számára javasolt tervezett biztonsági célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó uniós biztonsági célokkal.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy az Írország által benyújtott teljesítményterv-tervezet hivatkozik az IAA által az üzleti tervben a helyi biztonsági célok elérése érdekében tervezett intézkedésekre. Az intézkedések magukban foglalják a 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletben ([6]) meghatározott követelmények végrehajtását, valamint a biztonsággal kapcsolatos beruházásokat. A nemzeti felügyeleti hatóság (NSA) kijelenti, hogy továbbra is évente felülvizsgálja a biztonságirányítás hatékonyságára vonatkozó kérdőív eredményeit, és korrekciós intézkedéseket vezet be a meg nem felelés bármely területén a helyi biztonsági célok elérése érdekében.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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, az Írország 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 Írország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Írország 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.

([6]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

(16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen az Írország 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
Írország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Írországra vonatkozó referenciaértékek	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy az Írország 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 Írország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, köztük a Shannon Repüléstájékoztató Körzet (FIR) átszervezését és a teljesítményalapú navigációra (PBN) való átállásra vonatkozó terv végrehajtását.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Írország már szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre mind a magas, mind az alacsony légtérben.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Írország 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 Írország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Írország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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) Az Írország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Írország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Írországra vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) A Bizottság megállapítja, hogy az Írország 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 Írország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légtér rugalmas szektorokra bontását, a légiforgalmi irányítók többszörös értékelését, a Shannon Területi Irányítási Központ készenléti útvonali műveleti központját, valamint az ágazati kapacitások növelésére összpontosító projekteket.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Írország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Írország esetében aggályokat vetettek fel.

(28) A Bizottság megállapította, hogy a járatonkénti átlagos ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakra javasolt 2021–2024. naptári évi, járatonként 0,25 és 0,20 perc közötti cél jelentősen magasabb, mint az ATFM-késést illetően a második referencia-időszakban egy naptári év kivételével valamennyi naptári évben elért teljesítmény, amely időszakban a járatonkénti átlagos ATFM-késés 0,15 perc körül mozgott.

(29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Írországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a fent említett észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania a közelkörzeti 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 az Írország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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) Az Írország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Írország 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	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 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 Írországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó évi – 0,4 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb 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 Írországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó évi – 0,7 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Írországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 25,03 EUR kiindulási értéke 52,9 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 53,20 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Írország 2024-re megállapított útvonali egységköltsége továbbra is 51,1 %-kal alacsonyabb lesz, mint a kontrollcsoport átlaga.

(36) A (33) preambulumbekezdésben meghatározottak értelmében egyértelmű, hogy Írország megállapítottegységköltség-trendje a harmadik referencia-időszakban jelentősen erősebb teljesítményt mutat a vonatkozó uniós szintű trendhez képest. Továbbá Írország megállapított egységköltsége 2024-ben alacsonyabb a 2014. és 2019. évi kiindulási értékeknél, ami azt mutatja, hogy mind közép-, mind hosszú távon tényleges költséghatékonysági növekedést értek el. Végül a (35) preambulumbekezdésre hivatkozva Írország a megállapított egységköltség szintjén erős költséghatékonysági teljesítményt mutat, mivel mind a 2019-es kiindulási értéke, mind a 2024-es megállapított egységköltsége jelentősen (több mint 50 %-kal) alacsonyabb a vonatkozó kontrollcsoportok átlagértékeinél. Tekintettel a fenti okokra, a Bizottság úgy véli, hogy a (34) preambulumbekezdésben megállapított uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés nem zárja ki az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtését Írország tekintetében.

(37) A (33)–(36) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Írország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(38) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Írország esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

(39) 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. Az Írország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(40) A Bizottság megállapítja, hogy az Írország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,0 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(41) 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.

(42) Ezért Írországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(43) A Bizottság a (9)–(42) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy az Írország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(44) 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.

(45) 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 Írország 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 Írország 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Írország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Írország	**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**
IAA (Ír Légügyi Hatóság)	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**
Írország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Írországra vonatkozó referenciaértékek	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Írország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Írországra vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Írország 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	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

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 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 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-felülvizsgálati 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) preambulumbekezdésben 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) preambulumbekezdésben 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 hálózatműködtetési 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 hálózatműködtetési 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) irányítóteremre 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) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti 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 ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a lisszaboni és a portói repülőtéren a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFM-késések.

(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 közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a fent említett észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania a közelkörzeti 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 megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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 árakon) 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 megállapítottegységköltség-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 megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban −1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(35) A (33) és (34) preambulumbekezdésben hivatkozott helyi és uniós szintű megállapítottegységköltség-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 megállapítottegységköltség-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 árakon kifejezett 34,88 EUR kiindulási értéke 21 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon 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) preambulumbekezdésben 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 megállapítottegységköltség-trend szintjétől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-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 okozzák.

(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 életciklusa 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 légterében a harmadik referencia-időszak végére több szektor nyílhasson 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) preambulumbekezdésben bemutatott, uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(42) A (38)–(41) preambulumbekezdésben 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) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Portugália teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti 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 közelkörzetikapacitásösztönző-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 közelkörzeti 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) preambulumbekezdésben 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 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.

(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 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 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 lévőnek 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 árakon) kifejezve	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/768 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Szlovákia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2289. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovák 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 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 Szlovákia 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-felülvizsgálati 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 Szlovákia 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.

(9) Tekintve, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan Szlovákia egyik repülőtere sem tartozik az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet hatálya alá, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem szerepelnek helyi teljesítménycélok a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében. Ennélfogva az e határozatban szereplő megállapítások kizárólag az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra vonatkoznak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(10) 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 Szlovákia 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.

(11) A Szlovákia 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.).

Szlovákia	**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**
LPS SR	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	**C**

(12) A Bizottság megállapítja, hogy a „repülésbiztonság előmozdítása” tekintetében a Szlovákia által a légi navigációs szolgáltató (LPS SR) számára javasolt tervezett biztonsági célokat illetően a helyi teljesítménycélok elérik az uniós szintű teljesítménycélokat a 2021-től 2024-ig tartó időszak valamennyi naptári évére vonatkozóan. A „repülésbiztonsági garancia” tekintetében a helyi célok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal 2022-től kezdődően, míg a „repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések”, valamint a „repülésbiztonsági kultúra” terén az uniós szintű célkitűzések a tervek szerint 2023-tól kezdődően valósulnak meg. Végezetül, a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” tekintetében az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhang megteremtése a tervek szerint 2024-ben történik meg.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Szlovákia által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az LPS SR számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, úgymint a „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra” fejlesztésére irányuló tevékenységeket, a veszélyhelyzet-elhárítási eljárások megerősítését, valamint a személyzet repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos képzését illető intézkedéseket.

(14) A (12)–(13) preambulumbekezdésben 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 Szlovákia 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

(15) 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 Szlovákia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Szlovákia 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Szlovákia 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
Szlovákia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Szlovákiára vonatkozó referenciaértékek	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Szlovákia által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Szlovákia a teljesítményterv-tervezetben számos, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést ismertetett, beleértve a délkelet-európai szabad légtérhasználat (SEE FRA) megvalósításában történő további előrelépést, a fokozott határokon átnyúló együttműködést, valamint a pozsonyi körzeti irányító központ (Bratislava Area Control Centre) légterének újbóli szektorokra bontását.

(20) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Szlovákia már 24 órás szabad útvonalú légteret hozott létre.

(21) A (18)–(20) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovákia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(22) 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 Szlovákia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Szlovákia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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.

(23) 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.

(24) A Szlovákia által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Szlovákia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Szlovákiára vonatkozó referenciaértékek	0,05	0,07	0,08	0,07

(25) A Bizottság megállapítja, hogy a Szlovákia által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(26) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Szlovákia a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer fejlesztését, a levegő-föld adatkapcsolat megvalósítását, a szektorkapacitás újraértékelését és fejlesztését, a délkelet-európai szabad légtérhasználat (SEE FRA) projektben való részvételt, a fejlettebb légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezési technikákat, valamint a légiforgalmi irányítók (ATCO) fokozott toborzását, amely a harmadik referencia-időszak végére a légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékének (ATCO FTE) általános növekedését eredményezi.

(27) A (25) és (26) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovákia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) 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 Szlovákia által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(29) 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.

(30) A Szlovákia által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Szlovákia 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	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Szlovákiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,4 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(32) 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 Szlovákiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,1 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(33) A (31) és (32) preambulumbekezdésben hivatkozott helyi és uniós szintű megállapítottegységköltség-trendek összehasonlításakor ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy az Eurocontrol STATFOR által Szlovákia vonatkozásában a harmadik referencia-időszakra előre jelzett útvonali forgalom növekedése előreláthatóan jelentősen alacsonyabb lesz, mint az uniós szintű átlagos forgalomnövekedés. Ez megnehezíti Szlovákia számára, hogy megfeleljen az említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trendeknek.

(34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Szlovákiának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 47,18 EUR kiindulási értéke 23,5 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 38,19 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a különbség még tovább nő a harmadik referencia-időszak során, mivel Szlovákia 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 28,9 %-kal magasabb a kontrollcsoport átlagánál.

(35) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (31), (32) és (34) preambulumbekezdésben 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 megállapítottegységköltség-trend szintjétől és a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való eltérés 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 okozzák.

(36) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának (i) alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy Szlovákia a teljesítményterv-tervezetében ismerteti a légi navigációs szolgáltató, nevezetesen a LPS SR által a helyi kapacitáscélok elérése érdekében végrehajtandó intézkedéseket és beruházásokat.

(37) Szlovákia jelentősen növelni tervezi a szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók létszámát teljes munkaidős egyenértékben kifejezve a harmadik referencia-időszak végére. Amint azt Szlovákia kifejtette, az LPS SR-nek széles körben kellett ATCO-túlórákat alkalmaznia a forgalmi igények Covid előtti körülmények között történő kielégítése érdekében. Érthető módon ez hosszabb távon sem működési, sem pénzügyi szempontból nem lenne fenntartható, ezért az LPS SR további ATCO-k toborzását és képzését tervezi a várható jövőbeli forgalmi igények kielégítésére. A kapacitás további növelése az ATM-rendszer fejlesztése révén várható, beleértve a levegő-föld adatkapcsolati funkcionalitás megvalósítását és egy „komplexitási eszköz" bevezetését, amely lehetővé teszi a légiforgalmi irányítói kapacitás fejlettebb irányítását.

(38) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Szlovákia 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 (31) és (32) preambulumbekezdésben bemutatott, uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(39) A (36)–(38) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Szlovákia esetében teljesül.

(40) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Szlovákia esetében teljesül-e.

(41) A (28)–(40) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovákia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

KÖVETKEZTETÉSEK

(42) A Bizottság a (10)–(41) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Szlovákia 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 közölt 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 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 Szlovákia 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 Szlovák 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Szlovákia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Szlovákia	**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**
LPS SR	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	**C**

„KÖRNYEZETVÉDELEM" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Szlovákia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,15 %**	**2,13 %**	**2,13 %**	**2,13 %**
Szlovákiára vonatkozó referenciaértékek	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Szlovákia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,05**	**0,07**	**0,08**	**0,07**
Szlovákiára vonatkozó referenciaértékek	0,05	0,07	0,08	0,07

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Szlovákia 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	**57,08 EUR**	**47,18 EUR**	**80,51 EUR**	**68,51 EUR**	**59,12 EUR**	**51,88 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/769 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Litvánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2020) 2290. számú dokumentummal történt)

(Csak a litván 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. 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 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 Litvánia 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-felülvizsgálati 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 Litvánia 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.

(9) Tekintve, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan Litvánia egyik repülőtere sem tartozik az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet hatálya alá, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem szerepelnek helyi teljesítménycélok a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében. Ennélfogva az e határozatban szereplő megállapítások kizárólag az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra vonatkoznak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(10) 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 Litvánia által benyújtott célok összhangját. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt a repülésbiztonsági célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.

(11) A Litvánia 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.).

Litvánia	**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**
Oro Navigacija	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**

(12) A Bizottság megállapította, hogy a Litvánia által a légi navigációs szolgáltató (Oro Navigacija) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó uniós biztonsági célokkal.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Litvánia által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az Oro Navigacija számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, például egy kiegészítő biztonsági funkciókkal rendelkező új légiforgalmi szolgáltatási rendszer kiépítését, a repülésbiztonsági politika rendszeres felülvizsgálatát, amely figyelembe veszi a nemzeti és nemzetközi szabályokat, fokozott biztonsági képzést, valamint fokozott polgári-katonai együttműködést.

(14) A (12) és (13) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Litvánia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „biztonság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű biztonsági célokkal.

A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(15) 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 Litvánia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Litvánia 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Litvánia 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
Litvánia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Litvániára vonatkozó referenciaértékek	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Litvánia által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó időszak valamennyi naptári évére vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Litvánia a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, köztük a balti funkcionális légtérblokkon belüli, szabad útvonalú légtérre vonatkozó eljárások 2022 februárjáig történő kiterjesztését, valamint a hálózatkezelő által az európai útvonalhálózat-javítási tervben javasolt intézkedéseket, beleértve a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet és jelentős légtér-átszervezést.

(20) A (18) és (19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Litvánia 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 Litvánia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Litvánia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Litvánia által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Litvánia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Litvániára vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Litvánia 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 Litvánia a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezek az intézkedések magukban foglalják a vilniusi körzeti irányító központ légterének optimalizálását, egy új légiforgalmi szolgáltatási rendszer kiépítését, valamint egy új légiforgalmi irányítói szolgálati beosztási rendszer bevezetését 2022-ben.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Litvánia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(27) 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 Litvánia által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(28) 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.

(29) A Litvánia által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Litvánia 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	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Litvániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –0,1 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(31) 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 Litvániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –2,0 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Litvániának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 37,64 EUR kiindulási értéke 42,7 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 26,39 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Litvánia megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga felett marad, 2024-ben 23,0 %-os különbséggel.

(33) Amint azt a (30) és a (31) preambulumbekezdés említi, egyértelmű, hogy Litvánia mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél, mind a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél erősebb teljesítményt mutat. Továbbá Litvánia megállapított egységköltsége 2024-ben alacsonyabb a 2014. évi kiindulási értéknél, a 2019-es kiindulási értékhez képest pedig stabil. Függetlenül a Litvánia kiindulási értéke és a kontrollcsoport (32) preambulumbekezdésben megállapított átlaga közötti különbségtől, Litvánia az uniós szintű trendeket meghaladó költséghatékonysági fejlődést mutatott, amely kellő alapot biztosít a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtéséhez.

(34) A (27)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Litvánia teljesítménytervtervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

KÖVETKEZTETÉSEK

(35) A Bizottság a (10)–(34) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Litvánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(36) A Bizottság megjegyzi, hogy néhány tagállam jelezte, hogy a repülőtéri drónészleléshez kapcsolódó költségelemeket is szándékában áll beépíteni a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjába. A teljesítménytervtervezetekben 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.

(37) 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 Litvánia 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

E határozatnak a Litván 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Litvánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Litvánia	**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**
Oro Navigacija	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**
Litvánia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Litvániára vonatkozó referenciaértékek	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Litvánia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Litvániára vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Litvánia 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	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/770 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Dánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2291. számú dokumentummal történt)

(Csak a dán 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 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 Dánia 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-felülvizsgálati 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 Dánia 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 Dánia 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 Dánia 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.).

Dánia	**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**
Naviair	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	B	C	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	C	C	**C**

(11) A Dánia által a légi navigációs szolgáltató (Naviair) 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 2022-től 2024-ig mindegyik naptári évben elérik az uniós szintű teljesítménycélok szintjét, kivéve a „repülésbiztonsági politikát és célkitűzéseket”, ahol az uniós szintű teljesítménycél szintjét a referencia-időszak minden naptári évében el tervezik érni.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Dánia által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a Naviair számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, például az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletben ([6]) előírt megfelelési követelmények, valamint az ICAO, a CANSO és az Eurocontrol biztonságirányítási kézikönyveiben felvázolt bevált gyakorlatok végrehajtását. A Bizottság azonban úgy véli, hogy a harmadik referencia-időszak hátralévő éveinek nyomon követése során további részleteket kell megadni a tervezett intézkedésekkel kapcsolatban.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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 Dánia 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 Dánia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Dánia 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.

([6]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

(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 teljesítménytervtervezetükben 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 Dánia 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**
Dánia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**
Dániára vonatkozó referenciaértékek	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Dánia 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 Dánia a teljesítménytery-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a teljesítményalapú navigáció megvalósítását és a műszeres szabványtávozási és szabványérkezési útvonalak újratervezését.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Dánia már szabad útvonalú légteret hozott létre a 285-ös repülési szinttől, és arra ösztönzi Dániát, hogy folytassa a szabad útvonalú légtér további megvalósítását.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Dánia teljesítménytervtervezetében 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 Dánia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Dánia teljesítménytery-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 teljesítménytery-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 Dánia által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Dánia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,06**	**0,06**	**0,05**
Dániára vonatkozó referenciaértékek	0,03	0,06	0,06	0,05

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Dánia 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 Dánia a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezek az intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi szolgálatok útvonalhálózatának folyamatos fejlesztését, fokozott polgári-katonai együttműködést a szabad útvonalú légtér használatának optimalizálása érdekében, a légiforgalmi irányítási rendszer kisebb korszerűsítéseit, valamint fejlettebb légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezési technikák végrehajtását.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Dánia teljesítménytervtervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Dánia esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) 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 Dánia által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(29) 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.

(30) A Dánia által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Dánia útvonali díjszámítási körzete	**2014. évi kiindulási érték**	**2019. évi kiindulási érték**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**488,1 DKK**	**428,7 DKK**	**935,4 DKK**	**479,4 DKK**	**423,3 DKK**	**393,9 DKK**
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Dániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,1 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) 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 Dániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,4 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Dániának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 57,64 EUR kiindulási értéke 28 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 45,04 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Dánia megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga felett marad, 2024-ben 22,2 %-os különbséggel.

(34) Amint azt a (31) és a (32) preambulumbekezdés említi, egyértelmű, hogy Dánia mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél, mind a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél jelentősen erősebb teljesítményt mutat. Továbbá Dánia megállapított egységköltsége 2024-re alacsonyabb a 2014. és 2019. évi kiindulási értékeknél, amely azt mutatja, hogy mind közép, mind hosszú távon hatékony költséghatékonysági növekedést értek el. Függetlenül a Dánia kiindulási értéke és a kontrollcsoport (33) preambulumbekezdésben megállapított átlaga közötti különbségtől, Dánia az uniós szintű trendeket meghaladó költséghatékonysági fejlődést mutatott, amely kellő alapot biztosít a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtéséhez.

(35) A (31)–(34) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Dánia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(36) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Dánia esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

(37) 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 Dánia teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(38) A Bizottság megállapítja, hogy a Dánia teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,40 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(39) 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.

(40) Ezért Dániának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(41) A Bizottság a (9)–(40) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Dánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(42) 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.

(43) 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 Dánia 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 Dán Királyság 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Dánia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Dánia	**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**
Naviair	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	B	C	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	C	C	**C**

„KÖRNYEZETVÉDELEM" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Dánia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**	**1,14 %**
Dániára vonatkozó referenciaértékek	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Dánia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,06**	**0,06**	**0,05**
Dániára vonatkozó referenciaértékek	0,03	0,06	0,06	0,05

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Dánia 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	**488,1 DKK**	**428,7 DKK**	**935,4 DKK**	**479,4 DKK**	**423,3 DKK**	**393,9 DKK**
	65,6-3 EUR	57,6-4 EUR	125,7-8 EUR	64,4-7 EUR	56,9-2 EUR	52,97EUR-EUR

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/771 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Észtország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2292. számú dokumentummal történt)

(Csak az észt 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.

([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 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.

(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 az Észtország 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-felülvizsgálati 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 Észtország 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 Észtország 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.

([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 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.).

(10) Az Észtország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében tervezett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Észtország	**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**
EANS	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 az Észtország által a légi navigációs szolgáltató (EANS) számára javasolt tervezett repülésbiztonsági célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó uniós repülésbiztonsági célokkal.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy az Észtország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az EANS számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, beleértve az állami repülésbiztonsági programmal összhangban lévő tevékenységeket, az Eurocontrol/CANSO kiválósági szabvány repülésbiztonsági érettségi tanulmányában való részvételt és az EANS repülésbiztonsági stratégiájának részeként vállalt további intézkedéseket.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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, az Észtország 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 Észtország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Észtország 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 Észtország 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
Észtország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Észtországra vonatkozó referenciaértékek	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy az Észtország 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 Észtország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, köztük a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet, valamint a Finnországgal a FINEST projekt keretében folytatott folyamatos határokon átnyúló együttműködést.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Észtország már szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre a 095 és 660 közötti repülési szinten.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Észtország 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 Észtország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Észtország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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) Az Észtország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Észtország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Észtországra vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) A Bizottság megállapítja, hogy az Észtország 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 Észtország a teljesítményterv-tervezetben az útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedéseket ismertetett, különös tekintettel a Finnországgal a FINEST projekt keretében folytatott folyamatos, határokon átnyúló együttműködésre, amely lehetővé teszi a dinamikus, határokon átnyúló szektorokra bontást.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Észtország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Észtország esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) 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 az Észtország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(29) 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.

(30) Az Észtország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Észtország 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	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Észtországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) 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 Észtországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,0 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Észtországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 32,13 EUR kiindulási értéke 19,8 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 26,81 EUR kiindulási átlagértéke. Észtország megállapított egységköltsége azonban a referencia-időszakban felülmúlja a kontrollcsoportét, és így 2024-ben eléri azt a szintet, amely 3,0 %-kal alacsonyabb a kontrollcsoport átlagánál.

(34) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (32) és (33) preambulumbekezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való eltérés 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 okozzák.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság nem talált Észtország teljesítményterv-tervezetében olyan információt, amely arra utalna, hogy a (32) preambulumbekezdésben szereplő hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés oka kizárólag az lenne, hogy a helyi kapacitási teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak. Következésképpen az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium nem teljesül Észtország tekintetében.

(36) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően Észtország a teljesítményterv-tervezetében szerkezetátalakítási költségként hivatkozott az észt és a finn légi navigációs szolgáltatók közötti, a dinamikus, határokon átnyúló légiforgalmi szolgáltatások megvalósítása céljából folytatott kétoldalú együttműködés keretében megvalósuló FINEST projekthez kapcsolódó költségekre. A Bizottság megjegyzi, hogy a FINEST projekt célja egy határok nélküli, szabad útvonalú légtér létrehozása az észt és a finn légtérben, a légtér dinamikus, határokon átnyúló szektorokra bontásának lehetővé tétele, valamint szinergiák elérése az erőforrások közös használata és tervezése révén. A FINEST projekt már számos előkészítő lépés végrehajtását tartalmazza azzal a céllal, hogy 2022 végére megkezdődjön a határokon átnyúló szolgáltatások nyújtása.

(37) Észtország arról számol be, hogy a FINEST projekt a személyzettel, a képzési tevékenységekkel, a projekt végrehajtásához szükséges utazásokkal, valamint az új szoftverekkel és rendszerekkel kapcsolatos költségeket eredményez. Észtország hangsúlyozza, hogy a FINEST-együttműködés előfeltétele a légiforgalmi szolgáltatási rendszer hardverébe és szoftverébe történő beruházás a harmadik referencia-időszak során, mivel a projekt egy egységes légiforgalmi szolgáltatási rendszer megvalósítását foglalja magában Észtországban és Finnországban.

(38) A Bizottság elismeri, hogy a FINEST projekt várhatóan jelentős előnyökkel jár a szolgáltatások rugalmassága, hatékonysága és minősége tekintetében, miközben minimalizálja a légiforgalmiáramlás-szervezéssel kapcsolatos késéseket. Az ebből származó pénzügyi nyereséget Észtország egy költség-haszon elemzés részeként számszerűsítette, amely alapján Észtország úgy becsüli, hogy amint a forgalom visszaáll a járvány előtti szintre, a légtérfelhasználók nettó pénzügyi előnyben fognak részesülni.

(39) Az Észtország által a FINEST projekt tekintetében bejelentett intézkedések teljesítmény-felülvizsgálati szerv általi részletes elemzése alapján a Bizottság úgy véli, hogy a kapcsolódó költségek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének (18) bekezdése értelmében szerkezetátalakítási költségnek minősülnek, mivel a projekt a légi navigációs szolgáltatások határokon átnyúló integrált nyújtásához szükséges üzleti modellt és eljárásokat biztosít. Ezen túlmenően, tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv értékelésére, a Bizottság megállapította, hogy a (32) preambulumbekezdésben szereplő hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés az Észtország által a FINEST projekt kapcsán bejelentett szerkezetátalakítási költségeknek tulajdonítható.

(40) A (36)–(39) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Észtország esetében teljesül.

(41) A (28)–(40) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Észtország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(42) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Észtország esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

(43) 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. Az Észtország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(44) A Bizottság megállapítja, hogy az Észtország tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,0 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(45) 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.

(46) Ezért Észtországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(47) A Bizottság a (10)–(46) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy az Észtország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(48) 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.

(49) 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 Észtország 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 Észt 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Észtország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Észtország	**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**
EANS	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**
Észtország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Észtországra vonatkozó referenciaértékek	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Észtország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Észtországra vonatkozó referenciaértékek	0,01	0,03	0,03	0,03

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Észtország 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	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**

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 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 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-felülvizsgálati 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:

([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.).

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) preambulumbekezdésben 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 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 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 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 légteret (FRA) hozott létre a 095 és 660 közötti repülési szinten.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben 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 hálózatműködtetési 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 Cseh Köztársaság által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési 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 szolgálatban lévő légiforgalmi irányítók létszámának jelentős növelését a harmadik referencia-időszak végére.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben 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 közelkörzeti 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 közelkörzeti 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 közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (28) preambulumbekezdésben 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 megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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 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

(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 megállapítottegységköltség-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 megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(35) A (33) és (34) preambulumbekezdésben hivatkozott helyi és uniós szintű megállapítottegységköltség-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 megállapítottegységköltség-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) preambulumbekezdésben 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 megállapítottegységköltség-trend szintjétől és a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-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 okozzák.

(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 repülőtéri 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) preambulumbekezdésben bemutatott, uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(41) A (38)–(40) preambulumbekezdésben 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) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági 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 költséghatékonysági célok értékelését a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági 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 közelkörzeti megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a prágai repülőtér 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 közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (45) preambulumbekezdésben 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 útvonalikapacitásösztönzőrendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-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 közelkörzeti 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) preambulumbekezdésben 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján a Cseh Köztársaság által benyújtott teljesítménytervtervezetben 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

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 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 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 az Olaszország 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-felülvizsgálati 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:

([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.).

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**

(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) preambulumbekezdésben 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, 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 teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, köztük a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet, az érkezések kezelésének javítását öt nagy repülőtéren, 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 légteret, és arra ösztönzi Olaszországot, hogy a harmadik referencia-időszak során terjessze ki a szabad útvonalú légtér alkalmazását.

(20) A (17) és (19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország 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 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 hálózatműködtetési 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) Az Olaszország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési 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 útvonali 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 légtérgazdálkodás javítását célzó számos intézkedés.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti 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) Másodszor, az átlagos ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a Milánó–Linatei 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 közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (28) és (29) preambulumbekezdésben 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 útvonali légi navigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban az Olaszország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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 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.

(33) Az Olaszország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

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**

(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 megállapítottegységköltség-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 megállapítottegységköltség-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 árakon kifejezett 63,46 EUR kiindulási értéke 7,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon 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) preambulumbekezdés említi, egyértelmű, hogy Olaszország mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnél, mind a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-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) preambulumbekezdésben 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) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Olaszország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti 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 közelkörzeti megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a Róma–Fiumicinoi és a Milánó–Linatei 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 közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (40) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(42) A Bizottság a (9)–(41) preambulumbekezdésben 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 közölt 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 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 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 lévőnek 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 légiforgalmiáramlás-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**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/774 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Ausztria által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2297. számú dokumentummal történt)

(Csak a német 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 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 az Ausztria 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-felülvizsgálati 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 Ausztria 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 Ausztria 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 Ausztria 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.).

Ausztria	**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**
Austro Control	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	B	B	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	B	**C**

(11) A Bizottság megállapította, hogy az Ausztria által a légi navigációs szolgáltató (Austro Control) számára javasolt tervezett biztonsági célok megegyeznek a 2024-es naptári évre vonatkozó uniós biztonsági célokkal.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy az Ausztria által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az Austro Control számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, úgymint az erőforrásokba történő befektetést a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése" területén, a határokon átnyúló biztonsági együttműködés felmérések révén történő fokozását, valamint a „repülésbiztonsági kultúrával" kapcsolatos képzéseket és a tudatosság növelését.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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, az Ausztria 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 Ausztria által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Ausztria 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 Ausztria 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
Ausztria tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Ausztriára vonatkozó referenciaértékek	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy az Ausztria 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 Ausztria a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a délkelet-európai szabad légtérhasználat (SECSI FRA) projektben való részvételt, határokon átnyúló együttműködéseket, valamint helyi és szubregionális légtérgazdálkodást támogató rendszerek alkalmazását a polgári-katonai koordináció javítására.

(19) A (17)–(18) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Ausztria teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(20) 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 Ausztria által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Ausztria teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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.

(21) 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.

(22) Az Ausztria által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Ausztria tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Ausztriára vonatkozó referenciaértékek	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) A Bizottság megállapítja, hogy az Ausztria által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Ausztria a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi irányítók folyamatos toborzását és képzését, a rugalmas és centralizált beosztási rendszereket, a légiforgalmiáramlás-szervezéssel (ATFM) kapcsolatos tevékenységek állandó fejlesztését és a szomszédos országokkal történő határokon átnyúló együttműködést.

(25) A (23) és (24) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Ausztria teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

(26) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Ausztria esetében aggályokat vetettek fel.

(27) Először is, a Bizottság megállapította, hogy a járatonkénti átlagos ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a 2022-re 0,87 perces, 2023-ra 0,84 perces, 2024-re pedig 0,82 perces javasolt célok magasabbak, mint az ATFM-késést illetően a második referencia-időszakban elért teljesítmény, amely járatonként 0,49 és 0,81 perc között mozog.

(28) Másodszor, az átlagos ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a bécsi, az innsbrucki és a salzburgi repülőtéren a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFM-késések.

(29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Ausztriának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (27) és (28) preambulumbekezdésben 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 az Ausztria által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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) Az Ausztria által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Ausztria 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	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 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 Ausztriának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 5,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb 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 Ausztriának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 3,6 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Ausztriának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 63,19 EUR kiindulási értéke 21,3 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 80,26 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Ausztria megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében jelentősen a kontrollcsoport átlaga alatt marad, 2024-ben – 42,6 %-os különbséggel.

(36) A (33)–(35) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni az Ausztria teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(37) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Ausztria esetében aggályokat vetettek fel.

(38) A közelkörzeti megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a fő bécsi repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint jelentős mértékben meghaladja a releváns repülőterek megállapított egységköltségének mediánértékét.

(39) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Ausztriának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (38) preambulumbekezdésben 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

(40) 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. Az Ausztria teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(41) A Bizottság megállapítja, hogy az Ausztria teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(42) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrányok, amely a megállapított költségek 0,50 %-ának felelnek meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lennének-e a kockázatnak kitett bevételre.

(43) Ezért Ausztriának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(44) A Bizottság a (10)–(43) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy az Ausztria által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(45) 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.

(46) 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 Ausztria 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 Osztrák 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Ausztria által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Ausztria	**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**
Austro Control	Repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	B	B	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	B	**C**

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ausztria tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Ausztriára vonatkozó referenciaértékek	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ausztria tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Ausztriára vonatkozó referenciaértékek	0,10	0,17	0,17	0,16

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Ausztria 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	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/775 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2298. számú dokumentummal történt)

(Csak a magyar 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 léginavigációs 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 léginavigációs 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 léginavigációs 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 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 Magyarország 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-felülvizsgálati 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 Magyarország 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 léginavigációs szolgáltatók repülésbiztonság-menedzsmentjének hatékonyságával kapcsolatban Magyarország 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 Magyarország 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.).

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	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) A Magyarország által a léginavigációs szolgáltató (Hungarocontrol) 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 a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezet széles körű intézkedéseket ír elő a Hungarocontrol számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, kitérve a technológiai fejleményekre, az emberi tényezővel kapcsolatos kérdésekre, a szabályszerűség és a teljesítmény ellenőrzésére, a kiber- és adatbiztonságra, a „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúrára" és a „repülésbiztonsági kultúrára". A teljesítményterv-tervezet hetven intézkedést tartalmaz, többek között új légiforgalmi szolgáltatási rendszer, a munkateher-elosztás tervezésére szolgáló szektorkomplexitási eszköz, új szektorizációs rendszer, a légiforgalmi irányítók helyzetismeretének javítását szolgáló rádió-iránymérő rendszer és a fáradtság kockázatának kezelésére szolgáló rendszer bevezetésére vonatkozóan.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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 Magyarország 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 Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Magyarország 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 Magyarország 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
Magyarország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország 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 Magyarország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, köztük a teljesítményalapú navigációra való átállásra vonatkozó tervet és a délkelet-európai szabad útvonalú légtérrel kapcsolatos projekt további végrehajtásában való közreműködést.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Magyarország már szabad útvonalú légteret hozott létre a 095 és 660 közötti repülési szinten.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország 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 Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Magyarország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Magyarország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország által javasolt kapacitáscélok megegyeznek a harmadik referencia-időszak egyes naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezen intézkedések közé tartozik a budapesti körzeti irányító központ átszervezése, új légiforgalmi irányítói képzések, a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer fejlesztése, valamint a légiforgalmi irányítók tervezett, teljes munkaidős egyenértékben kifejezett számának növelése a harmadik referencia-időszak végéig.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs 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 közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Magyarország esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(28) 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 léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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 léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(29) 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.

(30) A Magyarország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Magyarország 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	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,8 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(32) 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 Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó –0,9 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Magyarországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 31,72 EUR kiindulási értéke 21 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 40,13 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga alatt marad. A különbség azonban –16 %-ra csökken a 2024. év tekintetében.

(34) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (31) és (32) preambulumbekezdésben 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 megállapítottegységköltség-trend szintjétől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való eltérés 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 okozzák.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően Magyarország azt állítja a teljesítményterv-tervezetében, hogy az uniós szintű megállapítottegységköltség-trend és a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való költségeltérés kizárólag a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedéseknek tudható be.

(36) A Bizottság megállapítja, hogy Magyarország a léginavigációs szolgáltató (Hungarocontrol) által végrehajtandó intézkedések széles körét határozza meg a teljesítményterv-tervezetében azzal a céllal, hogy elérje a helyi kapacitáscélokat, ezzel összefüggésben pedig többletköltségek merülnek fel. A teljesítményterv-tervezet részletesen, számszerűsítve ismerteti ezeket az intézkedéseket.

(37) Magyarország kifejti, hogy 2019-ben, a Covid19-világjárvány előtti körülmények között egyértelművé vált, hogy a szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók száma a forgalom nagyságára és összetettségére tekintettel nem elegendő. Ezért a jövőben várható mértékű forgalom kiszolgálása érdekében a Hungarocontrol képzést indított, hogy növelje a légiforgalmi irányítók számát a harmadik referencia-időszakban. Ennek járulékos költségei közé tartoznak a kezdő képzésbe bevont új tanulók és az engedéllyel rendelkező gyakornok légiforgalmi irányítók díjazásának személyzeti költségei, valamint az újonnan felvettek képzésével összefüggésben felmerülő egyéb működési költségek.

(38) A jövőbeli forgalmi igény kielégítéséhez szükséges kapacitásnövelést támogatják továbbá a legkorszerűbb berendezésekbe való beruházások. A Bizottság megjegyzi, hogy ezért több, a légiforgalmi szolgáltatási rendszer összetevőit érintő fejlesztést is terveznek, köztük rádió-iránymérési funkció és szektorkomplexitási eszköz bevezetését, a légtérgazdálkodási funkciók javítását, valamint hatékonyabb áramlás- és kapacitásszervezési technikák meghonosítását. Ha a harmadik referencia-időszak során mielőbb megvalósulnak ezek a beruházások, jelentős kapacitásnövekedés várható.

(39) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Magyarország 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 (31) és (32) preambulumbekezdésben bemutatott, uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(40) A (35)–(39) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Magyarország esetében teljesül.

(41) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Magyarország esetében teljesül-e.

(42) A (31)–(41) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(43) 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 közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Magyarország esetében aggályokat vetettek fel.

(44) Először is, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendet az útvonali megállapítottegységköltség-trenddel összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a harmadik referencia-időszak tartama alatt Magyarország közelkörzeti díjszámítási körzetének +11,0 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Magyarországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,8 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.

(45) Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +11,0 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt −4,7 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend.

(46) Harmadszor, a közelkörzeti megállapított egységköltséget a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a budapesti repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint igen jelentős mértékben meghaladja a releváns repülőterek megállapított egységköltségének mediánértékét.

(47) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Magyarországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (44)–(46) preambulumbekezdésben 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

(48) 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 Magyarország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(49) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,5 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(50) 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.

(51) Ezért Magyarországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(52) A Bizottság a (10)–(51) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(53) 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 léginavigációs 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.

(54) 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 Magyarország 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 Magyarország 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	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**
Magyarország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Magyarország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Magyarországra vonatkozó referenciaértékek	0,06	0,11	0,11	0,11

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Magyarország 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	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,42 EUR-EUR

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/776 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Spanyolország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2300. számú dokumentummal történt)

(Csak a spanyol 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) 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 teljesítménytervek tervezetében javasolt teljesítménycélok összhangban állnak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(3) 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.

([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.).

(4) 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.

(5) 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.

(6) 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.

(7) 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 Spanyolország által benyújtott, naprakésszé tett teljesítményterv-tervezeten alapul.

(8) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottsághoz benyújtott jelentésében megfogalmazta a harmadik referencia-időszakra szóló teljesítményterv-tervezetek értékelésével kapcsolatos szakvéleményét.

(9) 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 Spanyolország által javasolt helyi teljesítmény összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítményterv 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

(10) 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 Spanyolország 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.

([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 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.).

(11) A Spanyolország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében tervezett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Spanyolország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAIRE, FERRONATS	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**

(12) A Spanyolország által a légi navigációs szolgáltatók (ENAIRE és FERRONATS) 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.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Spanyolország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a légi navigációs szolgáltatók számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, köztük az ENAIRE esetében a „méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra” megerősítését és a „digitális égbolt” stratégiai terv végrehajtását a távközlési, navigációs és légtérellenőrző szolgálatok korszerűsítése érdekében, valamint a FERRONATS esetében a repülésbiztonsági kultúra fejlesztését és a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek ellenőrzési és felmérési eljárásainak javítását.

(14) A (12) és (13) preambulumbekezdésben 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 Spanyolország 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

(15) 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 Spanyolország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Spanyolország 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Spanyolország 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
Spanyolország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**
Spanyolországra vonatkozó referenciaértékek	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Spanyolország által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Spanyolország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, köztük számos útvonalhálózat-fejlesztést, a Kanári-szigeteki körzeti irányító központ szektorainak módosításait, a madridi és a palmai Közelkörzeti Irányító Körzet átszervezését, valamint a határokon átnyúló együttműködés fokozását.

(20) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Spanyolország már megvalósította a szabad útvonalú légteret a madridi Repüléstájékoztató Körzet Santiago és Asturias szektoraiban (FRASAI projekt), és több szabad útvonalú légtér megvalósítására irányuló projektet is kezdeményezett (pl. HISPAFRA).

(21) A (18)–(20) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Spanyolország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(22) 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 Spanyolország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Spanyolország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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.

(23) 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.

(24) A Spanyolország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Spanyolország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,12**	**0,20**	**0,19**	**0,19**
Spanyolországra vonatkozó referenciaértékek	0,12	0,20	0,19	0,19

(25) A Bizottság megállapítja, hogy a Spanyolország által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021-től 2024-ig tartó valamennyi naptári évre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(26) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Spanyolország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertetette. Ezek az intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer átfogó korszerűsítését, az ágazati kapacitások növelését, az érkezések optimalizálását, a légiforgalmi irányítók felvételét a nyugdíjba vonuló személyzet pótlására, valamint a légiforgalmi irányítók beosztási folyamata hatékonyságának növelését.

(27) A (25) és (26) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Spanyolország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

(28) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Spanyolország esetében nem vetettek fel aggályokat.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(29) 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 Spanyolország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(30) 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.

(31) A Spanyolország által a harmadik referencia-időszakra a kontinentális rész és a Kanári-szigetek díjszámítási körzete esetében tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Spanyolország útvonali díjszámítási körzetei	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Spanyolország (kontinentális rész) tervezett útvonali költséghatékonysági céljai megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**69,88 EUR**	**52,06 EUR**	**107,71 EUR**	**53,64 EUR**	**51,69 EUR**	**48,19 EUR**

Spanyolország (Kanári-szigetek) tervezett útvonali költséghatékonysági céljai megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**70,11 EUR**	**52,39 EUR**	**104,97 EUR**	**66,92 EUR**	**58,97 EUR**	**53,93 EUR**

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Spanyolországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,9 %-os (kontinentális rész) és +0,7 %-os (Kanári-szigetek) útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest egyaránt erősebb teljesítményt mutat.

(33) 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 Spanyolországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 4,0 %-os (kontinentális rész) és –2,9 %-os (Kanári-szigetek) hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest egyaránt erősebb teljesítményt mutat.

(34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Spanyolországnak (kontinentális rész és Kanári-szigetek) a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 52,11 EUR kiindulási értéke 17,2 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 62,97 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Spanyolország megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga alatt marad, 2024-ben – 16,8 %-os különbséggel.

(35) A (32)–(34) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Spanyolország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(36) 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Spanyolország esetében nem vetettek fel aggályokat.

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

(37) 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 Spanyolország teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(38) A Bizottság megállapítja, hogy a Spanyolország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitásösztönző-rendszer és közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer egyaránt a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,00 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(39) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrányok, amelyek a megállapított költségek 0,50 %-ának felelnek meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lennének-e a kockázatnak kitett bevételre.

(40) Ezért Spanyolországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti 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

(41) A Bizottság a (10)–(40) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Spanyolország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(42) 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.

(43) 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 Spanyolország 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 Spanyol Királyság 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Spanyolország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Spanyolország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAIRE, FERRONATS	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**
Spanyolország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**	**3,08 %**
Spanyolországra vonatkozó referenciaértékek	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Spanyolország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,12**	**0,20**	**0,19**	**0,19**
Spanyolországra vonatkozó referenciaértékek	0,12	0,20	0,19	0,19

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Spanyolország útvonali díjszámítási körzetei	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Spanyolország (kontinentális rész) tervezett útvonali költséghatékonysági céljai megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**69,88 EUR**	**52,06 EUR**	**107,71 EUR**	**53,64 EUR**	**51,69 EUR**	**48,19 EUR**
Spanyolország (Kanári-szigetek) tervezett útvonali költséghatékonysági céljai megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**70,11 EUR**	**52,39 EUR**	**104,97 EUR**	**66,92 EUR**	**58,97 EUR**	**53,93 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/777 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Szlovénia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2302. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovén 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 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 Szlovénia 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-felülvizsgálati 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 Szlovénia által javasolt helyi teljesítménycélok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítményterv tervezetének az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek alapján végzett felülvizsgálatával.

(9) Tekintve, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan Szlovénia egyik repülőtere sem tartozik az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet hatálya alá, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem szerepelnek helyi teljesítménycélok a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében. Ennélfogva az e határozatban szereplő megállapítások kizárólag az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra vonatkoznak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(10) 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 Szlovénia 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.

(11) A Szlovénia 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.).

Szlovénia	**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**
Slovenia Control	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**

(12) A Szlovénia által a légi navigációs szolgáltató (Slovenia Control) 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.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Szlovénia által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a Slovenia Control számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, beleértve a Nemzeti Felügyeleti Hatóság (NSA) általi folyamatos felügyeletet, valamint a biztonsági folyamatok és eredmények rendszeres belső és külső ellenőrzését, amelyek követik az Eurocontrol, a Polgári Légiforgalmi Szolgáltatók Szervezete (CANSO) és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) szintjén elfogadott eljárásokat.

(14) A (12)–(13) preambulumbekezdésben 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 Szlovénia 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

(15) 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 Szlovénia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Szlovénia 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Szlovénia 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
Szlovénia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**
Szlovéniára vonatkozó referenciaértékek	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Szlovénia által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Szlovénia a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a fokozott határokon átnyúló együttműködést, mint például a szabad útvonalú légtér kiterjesztését a délkelet-európai szabad légtérhasználat (SECSI FRA) keretében.

(20) A (18)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovénia 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 Szlovénia által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Szlovénia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Szlovénia által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Szlovénia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,05**	**0,09**	**0,09**	**0,09**
Szlovéniára vonatkozó referenciaértékek	0,05	0,09	0,09	0,09

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Szlovénia által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Szlovénia a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezés fejlesztését, a szektorokra bontás javítását a Közép-európai Funkcionális Légtérblokk (FAB CE) Tervnek megfelelően, a szektorkapacitás keresleten alapuló nagyobb rugalmasságát, valamint további légiforgalmi irányítók (ATCO-k) felvételét és azok jobb beosztását.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovénia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(27) 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 Szlovénia által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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.

(28) 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.

(29) A Szlovénia által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Szlovénia 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	**67,0-8 EUR**	**54,1-9 EUR**	**101,4-4 EUR**	**62,1-1 EUR**	**59,8-4 EUR**	**56,1-9 EUR**

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Szlovéniának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,9 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(31) 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 Szlovéniának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,9 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Szlovéniának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 54,19 EUR kiindulási értéke 45,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 37,32 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Szlovénia megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga felett marad, 2024-ben 41,5 %-os különbséggel.

(33) Amint azt a (30) és a (31) preambulumbekezdés említi, egyértelmű, hogy Szlovénia megfelel mind a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek, mind a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek. Szlovénia 2024. évi megállapítottegységköltség-trendje továbbá alacsonyabb a 2014. évi kiindulási értéknél. Függetlenül a Szlovénia kiindulási értéke és a kontrollcsoport (32)preambulumbekezdésben megállapított átlaga közötti különbségtől, Szlovénia az uniós szintű trendeknek megfelelő költséghatékonysági fejlődést mutatott, amely kellő alapot biztosít a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtéséhez.

(34) A (27)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Szlovénia teljesítménytervtervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

KÖVETKEZTETÉSEK

(35) A Bizottság a (10)–(34) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Szlovénia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(36) A Bizottság megjegyzi, hogy néhány tagállam jelezte, hogy a repülőtéri drónészleléshez kapcsolódó költségelemeket is szándékában áll beépíteni a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjába. A teljesítménytervtervezetekben 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.

(37) 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 Szlovénia 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 Szlovén 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Szlovénia által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Szlovénia	**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**
Slovenia Control	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**
Szlovénia tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**	**1,55 %**
Szlovéniára vonatkozó referenciaértékek	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Szlovénia tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,05**	**0,09**	**0,09**	**0,09**
Szlovéniára vonatkozó referenciaértékek	0,05	0,09	0,09	0,09

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Szlovénia 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	**67,0-8 EUR**	**54,1-9 EUR**	**101,4-4 EUR**	**62,1-1 EUR**	**59,8-4 EUR**	**56,1-9 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/778 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Bulgária által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2303. számú dokumentummal történt)

(Csak a bolgár 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 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 Bulgária 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-felülvizsgálati 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 Bulgária 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.

(9) Tekintve, hogy a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan Bulgária egyik repülőtere sem tartozik az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet hatálya alá, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem szerepelnek helyi teljesítménycélok a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében. Ennélfogva az e határozatban szereplő megállapítások kizárólag az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra vonatkoznak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A „biztonság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(10) 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 Bulgária 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.

(11) A Bulgária 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.).

Bulgária	**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**
BULATSA	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**

(12) A Bulgária által a légi navigációs szolgáltató (BULATSA) 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.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a Bulgária által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a BULATSA számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, beleértve: a fáradtság- és stresszkezelést az emberi teljesítmény javítása érdekében; a változások értékelésére, a veszélyek azonosítására és a kockázatok kezelésére szolgáló rendszer bevezetését; a biztonsági tudatosság folyamatos támogatását; és a biztonság javítását szolgáló kiforrott technológiai megoldások alkalmazását.

(14) A (12)–(13) preambulumbekezdésben 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 Bulgária 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

(15) 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 Bulgária által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Bulgária 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.

(16) 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.

(17) A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen a Bulgária 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
Bulgária tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**
Bulgáriára vonatkozó referenciaértékek	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

(18) A Bizottság megállapítja, hogy a Bulgária által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Bulgária a teljesítményterv-tervezetben ismertetett a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket, beleértve a délkelet-európai szabad légtérhasználat (SEE FRA) megvalósításában történő további előrelépést Romániával, Magyarországgal és Szlovákiával.

(20) A (18)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Bulgária 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 Bulgária által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Bulgária teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Bulgária által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Bulgária tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,04**	**0,08**	**0,07**	**0,08**
Bulgáriára vonatkozó referenciaértékek	0,04	0,08	0,07	0,08

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Bulgária által javasolt tervezett kapacitáscélok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Bulgária a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezek az intézkedések magukban foglalják a forgalom összetettségét elemző eszközök használatát, a légiforgalmi irányítók (ATCO) teljes munkaidős egyenértékének (FTE) az előre jelzett forgalmi szinteknek megfelelően történő adaptált tervezését a harmadik referencia-időszakban, valamint számos intézkedést a légtértervezés fejlesztésére, ideértve a szektorok átalakítását és a dinamikus szektorokra bontást.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Bulgária teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A „költséghatékonyság" fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(27) 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 Bulgária által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a második referencia-időszakot és a harmadik referencia-időszakot tartalmazó időszakra (2015–2024) vonatkozóan meghatározott, hosszú távú megállapítottegységköltség-trend, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítva az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a légi navigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(28) 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.

(29) A Bulgária által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Bulgária 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	**56,62 BGN**	**53,64 BGN**	**95,60 BGN**	**67,56 BGN**	**61,42 BGN**	**55,62 BGN**
	28,96 EUR	27,43 EUR	48,89 EUR	34,55 EUR	31,41 EUR	28,44 EUR

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakot nézve Bulgáriának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,9 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(31) 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 Bulgáriának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 0,2 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Bulgáriának a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 27,43 EUR kiindulási értéke 32,5 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 40,66 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Bulgária megállapított útvonali egységköltsége a harmadik referencia-időszak egészében a kontrollcsoport átlaga alatt marad, 2024-ben – 34,1 %-os különbséggel.

(33) A (30) preambulumbekezdésben foglaltak szerint egyértelmű, hogy Bulgária harmadik referencia-időszakra vonatkozó megállapítottegységköltség-trendje megfelel a vonatkozó uniós szintű trendnek. Továbbá Bulgária 2024. évi megállapított egységköltsége valamivel alacsonyabb a 2014. évi kiindulási értéknél, ami azt mutatja, hogy Bulgária hosszú távon stabilan fenntartja költséghatékonyságát. Végül a (32) preambulumbekezdésre hivatkozva Bulgária a megállapított egységköltség szintjén erős költséghatékonysági teljesítményt mutat, mivel mind a 2019-es kiindulási értéke, mind a 2024-es megállapított egységköltsége jelentősen, több mint 30 %-kal alacsonyabb a vonatkozó kontrollcsoportok átlagértékeinél. Tekintettel a fenti okokra, a Bizottság úgy véli, hogy a (31) preambulumbekezdésben megállapított uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés nem zárja ki az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal való összhang megteremtését Bulgária tekintetében.

(34) A (30)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Bulgária teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

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

(35) 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 Bulgária teljesítményterv-tervezete szerint tervezett ösztönzőrendszerek aggályokat vetettek fel.

(36) A Bizottság megállapítja, hogy a Bulgária teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonali kapacitásösztönző-rendszer a megállapított költségek 0,40 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,20 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.

(37) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszer tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,40 %-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.

(38) Ezért Bulgáriának a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben felül kell vizsgálnia az útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszerét, hogy az ezen ösztönzőrendszerből 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

(39) A Bizottság a (10)–(38) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Bulgária által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(40) 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.

(41) 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 Bulgária 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 Bolgár 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Bulgária által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Bulgária	**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**
BULATSA	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**
Bulgária tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**	**2,25 %**
Bulgáriára vonatkozó referenciaértékek	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Bulgária tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,04**	**0,08**	**0,07**	**0,08**
Bulgáriára vonatkozó referenciaértékek	0,04	0,08	0,07	0,08

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Bulgária útvonali díjszámítási körzete	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–20-021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	**56,62 BGN**	**53,64 BGN**	**95,60 BGN**	**67,56 BGN**	**61,42 BGN**	**55,62 BGN**
	28,9-6 EUR	**27,4-3 EUR**	**48,8-9 EUR**	**34,5-5 EUR**	**31,4-1 EUR**	**28,44 EUR**

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/779 HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2022) 2304. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel 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 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 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 Lengyelország 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-felülvizsgálati 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 Lengyelország 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 Lengyelország 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 Lengyelország 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.).

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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 Lengyelország által a valamennyi érintett légi navigációs szolgáltató 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 teljesítménycél szintjét.

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy a Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a légi navigációs szolgáltatók számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, beleértve a 2017/373 bizottsági végrehajtási rendeletnek ([6]) való megfelelés biztosítására irányuló intézkedéseket, a biztonsági eljárások felülvizsgálatát, a vezetők biztonsági képzéseinek naprakésszé tételét, a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos indikátorok fejlesztését, a repülésbiztonság előmozdításának folytonosságát, valamint a bevált módszerek, dokumentumok és eljárások alkalmazását a nemzeti és a nemzetközi előírásoknak megfelelően.

(13) A (11)–(12) preambulumbekezdésben 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 Lengyelország 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 Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország 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.

([6]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.)

(16) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a Lengyelország 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
Lengyelország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország 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 Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben ismertetett több, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedést, amelyekbe beletartozik a varsói körzeti irányító központ szektorkonfigurációinak újraszervezése, fejlett rugalmas légtérhasználati koncepciók alkalmazása, valamint a Varsói Közelkörzeti Irányító Körzet fejlesztései.

(19) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország már 2019 februárjában szabad útvonalú légteret (FRA) hozott létre a 95 és 660 közötti repülési szinten. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a 2024-es naptári évben Lengyelország tovább bővítené az FRA-t a lengyel és a litván légteret összefogó balti funkcionális légtérblokkal, Szlovákiával és Ukrajnával.

(20) A (17)–(19) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Lengyelország 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 Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat összehasonlította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélok elfogadásának időpontjában, tehát 2021. június 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési 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 Lengyelország által a harmadik referencia-időszakra tervezett, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
Lengyelország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,12	0,12	0,12

(24) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország által javasolt tervezett környezetvédelmi célok megegyeznek a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések széles körét ismertette. Ezen intézkedések magukban foglalják a légiforgalmi irányítók folyamatos képzését, rugalmas személyzeti tervezést és beosztást, a szektorok számának növelését és a szektorok nyitvatartásának fejlesztését, valamint a határokon átnyúló FRA-k alkalmazását.

(26) A (24) és (25) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Lengyelország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti 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 közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Lengyelország esetében aggályokat vetettek fel.

(28) Konkrétan, az átlagos ATFM-késésre vonatkozóan tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek második referencia-időszak alatti teljesítményével repülőtéri szinten összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a Varsó-Chopin, Varsó-Modlin, Krakow-Balice és Katowice-Pyrzowice repülőtereken a hasonló repülőterekre előre jelzettnél előreláthatóan nagyobbak lesznek az ATFM-késések.

(29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Lengyelországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (28) preambulumbekezdésben 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 Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-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 Lengyelország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Lengyelország 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	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,8-5 EUR	41,0-7 EUR	75,2-4 EUR	47,0-5 EUR	40,4-2 EUR	38,35 EUR-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 Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban +1,0 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb 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 Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 0,4 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 41,07 EUR kiindulási értéke 5,4 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett 38,96 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Lengyelország 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 6,7 %-kal alacsonyabb, mint a kontrollcsoport átlaga.

(36) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (34) és (35) preambulumbekezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trend szintjétől való eltérés 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 okozzák.

(37) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának (i) alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetében a légi navigációs szolgáltató (PANSA) által a helyi kapacitáscélok elérése érdekében végrehajtandó intézkedések széles körét ismerteti. A teljesítményterv-tervezet részletesen, számszerűsítve ismerteti ezeket az intézkedéseket.

(38) Lengyelország valóban jelentősen növelni tervezi a varsói körzeti irányító központban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók létszámát a harmadik referencia-időszakban. Lengyelország ezenfelül kifejti, hogy a további légiforgalmi irányítók képzése és toborzása lehetővé teszi a PANSA számára, hogy végrehajtsa a légtér újbóli szektorokra bontását, valamint hogy kielégítse a várható forgalmi igényt, amely előreláthatóan a harmadik referencia-időszak végére eléri a 2019-es szintet.

(39) A Bizottság a kapacitásbővítési projektekhez, például a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer korszerűsítéséhez és kapcsolódó változtatásaihoz, új műveleti helyiségek és rádiókommunikációs állomások telepítéséhez, valamint a légtérellenőrző infrastruktúra felváltásához és fejlesztéséhez kapcsolódó beruházási költségek növekedését figyeli meg. Lengyelország hangsúlyozza, hogy a harmadik referencia-időszak tervezett tőkekiadása a kapacitással kapcsolatos beruházásokra összpontosul, és lehetővé teszi a légtér optimalizálását (például a légtér háromszintes vertikális felosztását), valamint a szolgáltatásnyújtás ellenálló képességének, skálázhatóságának és rugalmasságának fokozását.

(40) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által készített részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a teljesítményterv-tervezetben Lengyelország 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 (34) preambulumbekezdésben bemutatott hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(41) A (37)–(40) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az 1.4. d) pont i. alpontjában meghatározott kritérium Lengyelország esetében teljesül.

(42) A fenti észrevételekből következik, hogy nem szükséges tovább vizsgálni, hogy az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Lengyelország esetében teljesül-e.

(43) A (33)–(42) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell értékelni a Lengyelország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat, hogy összhangban vannak a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti légi navigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági 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 költséghatékonysági célok értékelését a közelkörzeti légi navigációs szolgáltatásokra vonatkozó tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti felülvizsgálatával. E tervezett célok Lengyelország esetében aggályokat vetettek fel.

(45) Először is, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendet az útvonali megállapítottegységköltség-trenddel összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy a harmadik referencia-időszak tartama alatt Lengyelország 1. közelkörzeti díjszámítási körzetének +2,2 %-os és 2. közelkörzeti díjszámítási körzetének +1,9 %-o közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.

(46) Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország 1. közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +2,2 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt – 8,9 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend. Továbbá Lengyelország 2. közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +1,9 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt – 2,6 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend.

(47) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Lengyelországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően a (45)–(46) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(48) A Bizottság a (9)–(47) preambulumbekezdésben ismertetett értékelés alapján megállapította, hogy a Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok összhangban állnak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(49) 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.

(50) 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 Lengyelország 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 Lengyel 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 lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, A-tól D-ig terjedő EASA-szinten**				
Érintett légi navigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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**
Lengyelország tervezett útvonali környezetvédelmi céljai a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

„KAPACITÁS" FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Lengyelország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Lengyelországra vonatkozó referenciaértékek	0,07	0,12	0,12	0,12

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légi navigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltség

Lengyelország 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	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/780 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Svájc által benyújtott funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások felsorolásáról

(az értesítés a C(2022) 2313. számú dokumentummal történt)

(Csak a német, a francia és az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodásra (a továbbiakban: a megállapodás) ([1]),

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) ([2]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának második albekezdésére,

az Egységes Égbolt Bizottsággal való konzultációt követően,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

Háttér-információk

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint létre kell hozni a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ezenkívül az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([3]) 10. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kötelező teljesítménycélokat kell meghatározniuk a léginavigációs 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 alapján értékeli, hogy a teljesítménytervek tervezetében 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 ([4]) állapította meg. Mivel ezeket az uniós szintű teljesítménycélokat, valamint a tagállamok és Svájc 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 114., 2002.4.30., 73. o.
([2]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o.
([3]) 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.).
([4]) 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 léginavigációs szolgálatok ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 bizottsági végrehajtási rendelet a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan olyan rendkívüli intézkedéseket állapított meg, amelyek eltérnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet rendelkezéseitől ([5]). Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság 2021. június 2-án elfogadta az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozatot ([6]), amelyben kijelölte a „biztonság", a „környezet", a „kapacitás" és a „költséghatékonyság" fő teljesítményterületek tekintetében a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat.

(5) Az összes tagállam és Svájc kidolgozta, elfogadta a Bizottsághoz értékelés céljából 2021. október 1-jéig benyújtotta a harmadik referencia-időszakra szóló, felülvizsgált helyi teljesítménycélokat tartalmazó teljesítményterv-tervezetét. Svájc benyújtotta a Bizottsághoz a funkcionális légtérblokkszintű – ez esetben az Európai Központi Funkcionális Légtérblokk (Functional Airspace Block Europe Central, a továbbiakban: FABEC) szintjére vonatkozó – teljesítményterv-tervezetét. A FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezet hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a FABEC-et, hogy 2021. november 17-ig nyújtson be naprakésszé tett teljesítményterv-tervezetet. A Bizottság e határozatban foglalt értékelése a Svájc és a FABEC-et alkotó tagállamok által benyújtott, naprakésszé tett, FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezeten alapul.

(6) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint a teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottságot segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottsághoz benyújtott jelentésében megfogalmazta a harmadik referencia-időszakra szóló teljesítményterv-tervezetek értékelésével kapcsolatos szakvéleményét.

(7) E határozat tárgyát kizárólag a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglalt tervezett teljesítménycélok és kapcsolódó elemek képezik, amelyek közvetlenül a Svájc légterében szolgáltatások nyújtására kijelölt léginavigációs szolgáltatóra vonatkoznak.

Értékelési megközelítés

(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 nemzeti vagy funkcionális légtérblokkszintű célok 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 tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.

(9) A „biztonság" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte a léginavigációs szolgáltatók biztonságirányításának hatékonyságával kapcsolatban Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően 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. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Svájc és a FABEC-et alkotó tagállamok által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően javasolt helyi biztonsági teljesítménycélok nem vetettek fel aggályokat a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjukat illetően, ezért e határozatban nem szerepelnek ezzel kapcsolatos megállapítások.

(10) 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 Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította az 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.

([5]) 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.).

([6]) 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.).

(11) A 2020. naptári évet illetően az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozat nem vizsgálta felül a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban rögzített, a 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 nem volt helyénvaló, hogy Svájc és a tagállamok a 2021. október 1-jén benyújtott teljesítményterv-tervezetben felülvizsgálták a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. E megfontolásokra tekintettel a Bizottság a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan értékelte a helyi környezetvédelmi teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Svájc és a FABEC-et alkotó tagállamok által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően javasolt helyi környezetvédelmi teljesítménycélok nem vetettek fel aggályokat a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjukat illetően, ezért e határozatban nem szerepelnek ezzel kapcsolatos megállapítások.

(12) 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 Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította a hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt az útvonali kapacitáscélok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával, ideértve különösen a tervezett jelentős beruházások és az ösztönzőrendszer vagy -rendszerek felülvizsgálatát is.

(13) A 2020. naptári évet illetően a Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata nem vizsgálta felül „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 nem volt helyénvaló, hogy Svájc és a tagállamok a 2021. október 1-jén benyújtott teljesítményterv-tervezetben felülvizsgálták a „kapacitás” fő teljesítményterületen a 2020. naptári évre tervezett helyi teljesítménycéljaikat. E megfontolásokra tekintettel a Bizottság a 2021., 2022., 2023. és 2024. naptári évre vonatkozóan értékelte a helyi kapacitási teljesítménycélok összhangját a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Svájc és a FABEC-et alkotó tagállamok által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően javasolt helyi kapacitási teljesítménycélok nem vetettek fel aggályokat a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjukat illetően, ezért e határozatban nem szerepelnek ezzel kapcsolatos megállapítások.

(14) Ezenkívül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikke (3) és (4) bekezdésének megfelelően az e végrehajtási rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően a tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. Mivel e tervezett célok Svájc esetében nem vetettek fel aggályokat, nem szükséges ezzel kapcsolatos megállapításokat megfogalmazni e határozatban.

(15) 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 léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően benyújtott célok összhangját. A figyelembe vett kritériumok a következők voltak: a megállapítottegységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a második referencia-időszakot és a harmadik referencia-időszakot tartalmazó időszakra (2015–2024) vonatkozóan meghatározott, hosszú távú megállapítottegységköltség-trend, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítva az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek. Azokban az esetekben, amelyekben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az útvonali költséghatékonysági célok nem állnak összhangban az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumokkal, azt is megvizsgálta, hogy az eltérés az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja alapján szükségesnek és arányosnak minősülhet-e.

(16) Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Svájc útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően javasolt helyi költséghatékonysági teljesítménycélok nem vetnek fel aggályokat a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjukat illetően, ezért e határozatban nem szerepelnek ezzel kapcsolatos megállapítások.

(17) Az útvonali költséghatékonysági célok értékelésére a helyi körülmények figyelembevételével került sor. A Bizottság az értékelést kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek, mégpedig az említett melléklet 2.1. d) pontja szerinti, az említett célok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálatával. Mivel az említett célok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek egy része Svájc esetében aggályosnak bizonyult, e határozat megállapításokat tartalmaz ezzel kapcsolatosan.

(18) Ezenkívül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikke (3) és (4) bekezdésének megfelelően az e végrehajtási rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a tervezett költséghatékonysági célok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette felülvizsgálatát a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti értékelésével. Mivel ezek a tervezett célok Svájc esetében aggályosnak bizonyultak, e határozat megállapításokat tartalmaz ezzel kapcsolatosan.

(19) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. f) pontjával összhangban a tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette felülvizsgálatát az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek tervezetének értékelésével. 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. Mivel az ösztönzőrendszerek tervezete Svájc esetében aggályosnak bizonyult, e határozat megállapításokat tartalmaz ezzel kapcsolatosan.

A forgalom alakulásával kapcsolatos különleges szempontok

(20) A 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 megjegyzi, hogy a forgalom várhatóan egyenetlenül áll majd helyre a tagállamok körében.

(21) Következésképpen a harmadik referencia-időszakra előre jelzett forgalomnövekedés előreláthatólag több tagállamban jóval kisebb mértékű lesz az uniós szintű átlagos forgalomnövekedésnél, a harmadik referencia-időszakbeli forgalom pedig az előrejelzések szerint e tagállamok egy részében nem éri el a világjárvány előtti szintet. A Bizottság elismeri, hogy ez az érintett tagállamok számára megnehezíti az uniós szintű költséghatékonysági célok elérését, és ezt figyelembe vette az egyes teljesítményterv-tervezetek értékelése szempontjából lényeges helyi körülmények áttekintésekor.

BIZOTTSÁGI ÉRTÉKELÉS

A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

(22) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában említett, a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott, a FABEC Svájcra vonatkozó tervezett teljesítménycéljainak alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálatát illetően a Bizottság értékelése az alábbi megállapításokat eredményezte a megállapított költségekkel és azok elosztásával kapcsolatosan.

(23) A megállapított költségeket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben Svájc arról számol be, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltató (Skyguide) a saját tőkefedezeti szabályait érintő módosításokat hajtott végre, amelyek következtében nőttek a személyzeti és a működési költségei, ugyanakkor csökkentek a harmadik referencia-időszak alatti értékcsökkenési költségei. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottságnak megfogalmazott szakvéleményében arra az álláspontra helyezkedett, hogy ez a változás torzíthatja a költségkockázat-megosztási mechanizmus bevezetését Svájc tekintetében. Az alkalmazott módszer elvi alapját és következményeit ezért a FABEC-re vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben részletesebben ki kell fejteni és meg kell indokolni a vonatkozó jogi rendelkezésekkel, köztük az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 28. cikkének (4) bekezdésével való összhangjuk szempontjából.

(24) Az útvonali és a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások közötti költségelosztást illetően Svájc a közvetett működési költségek kezelésével kapcsolatosan módosítja az alkalmazott módszert. Azonban a Bizottság megjegyzi, hogy a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben Svájc nem ismertette és nem indokolta meg ezt a közvetett működési költségek útvonali és közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások közötti elosztását érintő módosítást. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben részletesebben ki kell fejteni és meg kell indokolni ezt a módosítást.

(25) A C(2022) 2283 ([7]) végrehajtási határozat (21)–(41) preambulumbekezdésében foglalt megállapítások alapján az értékelés azzal a következtetéssel zárul, hogy FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben a Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan javasolt célok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság" fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal. Ezért Svájcnak – amely Belgiummal, Franciaországgal, Németországgal, Luxemburggal és Hollandiával együtt a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetet dolgozott ki és nyújtott be – az e határozatban és a C(2022) 2283 végrehajtási határozatban megfogalmazott ajánlások figyelembevételével felülvizsgált, közös teljesítményterv-tervezetet kell benyújtania a FABEC-re vonatkozóan.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(26) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerint a közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendre vonatkozóan Svájc által a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglaltaknak megfelelően benyújtott tervezett teljesítménycélokkal kapcsolatosan.

(27) Először is, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendet az útvonali megállapítottegységköltség-trenddel összehasonlítva a Bizottság megállapította, hogy Svájc közelkörzeti díjszámítási körzetének +2,7 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Svájcnak a harmadik referencia-időszak tartama alatti, a díjszámítási körzet szintjén érvényes –0,5 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.

(28) Másodszor, a Bizottság megítélése szerint a Svájc közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +2,7 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt –3,4 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend. Ez a különbség valószínűleg annak tudható be, hogy a harmadik referencia-időszak során – különösen az egyéb működési és értékcsökkenési költségeket illetően – jelentősen megnövekedtek a közelkörzeti megállapított költségek.

(29) Harmadszor, a tervezett közelkörzeti költséghatékonysági célokat a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva a Bizottság megállapítja, hogy a genfi és a zürichi repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint jelentősen meghaladja a releváns kontrollcsoport megállapított egységköltségének mediánértékét a második és a harmadik referencia-időszak alatt.

(30) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svájcnak a (26)–(29) preambulumbekezdés fényében további indokolással kell szolgálnia a közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a közelkörzeti megállapított egységköltségre vonatkozó tervezett célokat.

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

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjában meghatározott felülvizsgálandó elemekkel kritériumokkal kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben javasolt tervezett útvonalikapacitásösztönző-rendszer a maximális pénzügyi hátránnyal egyensúlyban lévő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz, mindkettő a megállapított költségek 0,5 %-ának felel meg. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben Svájc által javasolt tervezett közelkörzetikapacitásösztönző-rendszer a maximális pénzügyi hátránnyal egyensúlyban lévő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz, és mindkettő a megállapított költségek 0,5 %-ának felel meg.

(32) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy az említett ösztönzőrendszerekből fakadó, javasolt maximális pénzügyi hátrányok, amelyek a megállapított költségek 0,5 %-ának felelnek meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással lennének-e a kockázatnak kitett bevételre.

([7]) A Bizottság végrehajtási határozata az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Ciprus, Franciaország, Görögország, Hollandia, Lettország, Luxemburg, Málta, Németország, Románia és Svédország által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások felsorolásáról.

(33) Ezért Svájcnak a FABEC által benyújtott teljesítményterv-tervezet tekintetében felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszerei tervezetét, 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

(34) A C(2022) 2283 végrehajtási határozatra hivatkozva a Bizottság megállapította, hogy a Svájc által a FABEC tagjaként benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos, Belgiumot és Luxemburgot érintő teljesítménycélok nem állnak összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(35) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikke (3) bekezdésének megfelelően Svájcnak és a FABEC-et alkotó tagállamoknak az e határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül a Bizottság ajánlásainak figyelembevételével felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet kell benyújtaniuk a Bizottsághoz.

(36) A Bizottság ezt követően az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkében meghatározott eljárással összhangban teljes egészében értékeli majd a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, és e későbbi értékelés eredményeként állást foglalhat a tervezett teljesítménycélokkal és a teljesítményterv azon egyéb elemeivel kapcsolatban, amelyek tekintetében e határozatban nem emelt kifogást.

(37) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 17. cikke értelmében ideiglenesen a teljesítményterv tervezetének a legújabb változatában meghatározott célokat kell alkalmazni mindaddig, amíg a Bizottság nem hoz határozatot a teljesítménycélok vagy a felülvizsgált teljesítménycélok összhangjáról, miután Svájcnak és a FABEC-et alkotó tagállamoknak el kell fogadniuk végleges teljesítménytervüket.

(38) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterület tekintetében az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 17. cikke visszamenőleges hatállyal ruházta fel a végleges teljesítménytervben szereplő célokat. Ennek eredményeként, ha annak következtében, hogy a teljesítményterv-tervezet alapján számított egységdíjat vagy egységdíjakat alkalmazták, és nem az elfogadott teljesítménytervben szereplő számított egységdíjat vagy egységdíjakat, különbségek lépnek fel a bevételekben, a harmadik referencia-időszak során az egységdíj későbbi kiigazításával kell kiegyenlíteni e különbségeket, amelyeket a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendeletben meghatározott rendkívüli intézkedések részletesebben is szabályoznak. Következésképpen a Bizottság a vonatkozó végleges teljesítménytervek elfogadása előtt nem foglal állást az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 29. cikkének (3) bekezdésével összhangban az egységdíjak megfelelőségéről.

(39) 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-tervezetben szereplő elemek alapján nem volt pontosan megállapítható, hogy a tagállamok milyen mértékben építettek bele ilyen megállapított költségeket a harmadik referencia-időszakra vonatkozó költségalapjukba, és amennyiben beépítettek ilyen költségeket, milyen mértékben merültek fel léginavigációs 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.

(40) 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 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 visszaeséséhez. Ezért helyénvaló fenntartani a teljesítmény- és díjszámítási rendszer harmadik referencia-időszakban történő végrehajtására irányuló jelenlegi intézkedéseket és eljárásokat. A FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycélok felülvizsgálatakor Svájcnak és a FABEC-et alkotó tagállamoknak megfelelően figyelembe kell venniük a forgalomban bekövetkező lényeges változások működési és pénzügyi hatásait.

(41) A Bizottság a megállapodás 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban konzultált Svájccal az e határozatban foglalt ajánlásokról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 549/2004/EK rendelet alapján Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Svájc által a FABEC-re vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetekben foglalt és a C(2022) 2283 végrehajtási határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok nem állnak összhangban az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Svájci Államszövetség a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. április 13-án.

a Bizottság részéről
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)

Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU