2025/1039

2025.5.23.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1039 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2025. május 16.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Svájc által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról

(az értesítés a C(2025) 2923. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia, német és olasz nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodásra ([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: keretrendelet) ([2]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának második albekezdésére,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([3]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

az Egységes Égbolt Bizottsággal való konzultációt követően,

mivel:

1. HÁTTÉR

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítménycélokat is magukban foglaló terveket kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének minden egyes referencia-időszakára vonatkozóan. Az említett tervekben szereplő teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítmény-célokkal.

(2) A negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Valamennyi tagállam és Svájc elkészítette és elfogadta, majd 2024. október 1-jéig értékelés céljából benyújtotta a Bizottsághoz a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket. Svájc a Belgiummal, Németországgal, Franciaországgal, Luxemburggal és Hollandiával (a továbbiakban: a FABEC-et alkotó uniós tagállamok) közösen elfogadott, a közép-európai funkcionális légtérblokk (a továbbiakban: FABEC) szintjén kidolgozott teljesítményterv-tervezetet nyújtott be a Bizottságnak. A FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezet hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a FABEC-et, hogy 2024. november 15-ig nyújtson be naprakésszé tett teljesítményterv-tervezetet.

(4) A Bizottság e határozatban foglalt értékelése a Svájc és a FABEC-et alkotó tagállamok által benyújtott, naprakésszé tett, FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezeten (a továbbiakban: a FABEC teljesítményterv-tervezete) alapul.

([1]) HL L 114., 2002.4.30., 73. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) A Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásában segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv jelentést nyújtott be a Bizottságnak, amelyben szakvéleményt adott a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelésére vonatkozóan.

(6) Az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő kritériumok alapján és adott esetben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a FABEC teljesítményterv-tervezetében foglalt helyi teljesítménycélok összhangját.

(7) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelését. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e felülvizsgálat részeként nem végzett részletes elemzést a Svájc által a negyedik referencia-időszakban a költségek útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti elosztására alkalmazott módszertanról. A Bizottság ezért ebben a szakaszban nem vont le következtetéseket arra vonatkozóan, hogy az említett költségfelosztási módszertan megfelel-e az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([6]) 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikke (5) bekezdésének.

(8) E határozat tárgyát kizárólag a teljesítménycélok és az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek képezik, amelyek közvetlenül a Svájc légterében szolgáltatások nyújtására kijelölt léginavigációs szolgáltatóra vonatkoznak.

2. AZ ÉRTÉKELÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI

Svájc útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági célok értékelése

(9) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte a FABEC teljesítményterv-tervezetében foglalt, az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltségre vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a negyedik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a harmadik (2020–2024) és a negyedik (2025–2029) referencia-időszakot magában foglaló időszak tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása azon díjszámítási körzetek átlagértékével, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(10) A Svájc útvonali díjszámítási körzete tekintetében a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

Svájc útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve Svájcnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,7 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(12) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és negyedik referencia-időszakot nézve Svájcnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +1,8 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(13) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Svájc esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 124,13 EUR kiindulási érték 41,8 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének e) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 87,51 EUR kiindulási átlagértéke.

(14) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (11), (12) és (13) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (11) és (12) preambulumbekezdésben említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest megfigyelt eltérések kizárólag a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódó további megállapított költségeknek tudhatók-e be.

(15) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) i. pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Svájc által benyújtott, a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezet hivatkozik a léginavigációs szolgáltatónál (Skyguide) a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekkel (a továbbiakban: kapacitásra vonatkozó intézkedések) kapcsolatban a negyedik referencia-időszak során felmerült további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) új légiforgalmi irányítók képzése és felvétele a Skyguide részéről, a negyedik referencia-időszak során várhatóan nyugdíjba vonuló légiforgalmi irányítók helyére, valamint annak érdekében, hogy meg lehessen felelni az előre jelzett forgalomnövekedésnek. Ennek nyomán a tervek szerint összességében mintegy 10 %-kal fog növekedni a genfi és zürichi körzeti irányító központokban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók száma a negyedik referencia-időszakban;

b) infrastruktúrába és rendszerekbe történő beruházások a műveletek rezilienciájának támogatása érdekében, beleértve a további vészhelyzeti és tartalékmegoldásokat is;

c) a légiforgalmi szolgáltatási rendszer műszaki fejlesztései, amelyek lehetővé teszik a kapacitás és a hatékonyság növelését. Ezek a fejlesztések támogatni fogják a helyszíntől független műveleteket a genfi és a zürichi körzeti irányító központban, ami azt jelenti, hogy a teljes svájci légtér az egyik ilyen központból is irányítható;

d) a légiforgalmiáramlás-szervezés optimalizálására szolgáló eszközök telepítése.

(16) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, a Svájc által a (15) preambulumbekezdésben említett kapacitási intézkedések kapcsán jelentett többletköltségek pénzben kifejezve lényegesen alacsonyabbak, mint az uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által kiszámított eltérések. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Svájc által hivatkozott egyes kapacitási intézkedések az érintett léginavigációs szolgáltató rendes működése részének tekinthetők, illetve nem feltétlenül járulnak hozzá közvetlenül a légtérkapacitás növeléséhez. Ezért további részletes információk és elemzések nélkül nem lehet megállapítani, hogy a Svájc által előterjesztett kapacitási intézkedések teljes egészében szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a negyedik referencia-időszakra vonatkozó helyi kapacitási teljesítménycélok eléréséhez. A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a (11) és (12) preambulumbekezdésben említett uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések nem tudhatók be kizárólag az előterjesztett kapacitási intézkedésekből eredő többletköltségeknek.

(17) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Svájc tekintetében nem tekinthető teljesültnek.

(18) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Svájc a FABEC teljesítményterv-tervezetében nem terjesztett elő olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritérium alapján indokolnák az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől vagy az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(19) A (10)–(18) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Svájc útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálata

(20) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelését a tervben foglalt környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálatával.

(21) A (20) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy a Svájc és a FABEC-et alkotó uniós tagállamok által a FABEC környezetvédelmi teljesítménycéljainak elérése érdekében benyújtott intézkedések megfelelőek-e e célok tényleges eléréséhez. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira tekintettel a Bizottság megjegyzi különösen, hogy a Franciaország által a „DSNA" léginavigációs szolgáltatóval kapcsolatban előterjesztett intézkedések nem elegendőek ahhoz, hogy lehetővé tegyék a negyedik referencia-időszakban a repüléshatékonyság célzott javítását.

(22) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a FABEC-nek további intézkedéseket kell bevezetnie a negyedik referencia-időszakra vonatkozó környezetvédelmi céljainak elérése érdekében, például a szabad útvonalú légtér eredményes végrehajtása és a további szomszédos tagállamokkal közös, határokon átnyúló szabad útvonalú légtér megvalósítása révén.

A kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálata

(23) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelését a tervben foglalt útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálatával.

(24) Az (23) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy a Svájc és a FABEC-et alkotó uniós tagállamok által a FABEC útvonali kapacitásra vonatkozó teljesítmény-céljainak elérése érdekében benyújtott intézkedések megfelelőek-e célok tényleges eléréséhez. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira tekintettel a Bizottság megjegyzi különösen, hogy a Németország által a „DFS" léginavigációs szolgáltatóval kapcsolatban előterjesztett intézkedések nem elegendőek ahhoz, ténylegesen megfeleljenek a negyedik referencia-időszakban várt forgalmi igényeknek.

(25) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svájcnak és a FABEC-et alkotó uniós tagállamoknak további intézkedéseket kell bevezetniük a negyedik referencia-időszakra vonatkozó kapacitáscéljaik elérése érdekében, például további légiforgalmi irányítók képzése és felvétele, az erőforrások hatékonyabb felhasználása, valamint a léginavigációs szolgáltatók közötti együttműködési megállapodások tekintetében.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

(26) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelését az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra meghatározott kapacitási teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok aggodalomra adnak okot.

(27) Először is a Bizottság megjegyzi, hogy a Svájc által a negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok a harmadik referencia-időszakhoz képest az évi átlagos érkezési ATFM-késés romlásához vezetnek. A negyedik referencia-időszakra javasolt cél járatonként 1,60 perc, míg a harmadik referencia-időszakban rögzített tényleges teljesítmény járatonként 0,37–1,50 perc volt.

(28) Másodszor, a közelkörzeti kapacitáscélok repülőtéri szintű lebontásakor megállapítást nyert, hogy ezek a közelkörzeti kapacitáscélok a zürichi és genfi repülőtér esetében lényegesen rosszabb járatonkénti ATFM-késéseket eredményeznek a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által azonosított hasonló repülőterek teljesítményszintjéhez képest.

(29) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svájcnak a (27) és (28) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a negyedik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően, vagy lefelé kell módosítania azokat.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a FABEC teljesítményterv-tervezetének értékelését az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra Svájc által meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatával.

(31) A Bizottság megjegyzi, hogy Svájc közelkörzeti díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági célok a negyedik referencia-időszak alatt + 1,0%-os romló megállapítottegységköltség-trendet eredményeznek. Megállapítást nyert továbbá, hogy a zürichi és genfi repülőtér közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásainak negyedik referencia-időszakra vonatkozó átlagos megállapított egységköltsége a becslések szerint lényegesen magasabb, mint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által azonosított hasonló repülőterek megállapított egységköltségének mediánértéke.

(32) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svájcnak a (31) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a negyedik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti költséghatékonysági céljait illetően, vagy lefelé kell módosítania azokat.

Az útvonali és közelkörzeti kapacitásösztönző rendszerek felülvizsgálata

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjával összhangban a Bizottság felülvizsgálta a FABEC teljesítményterv-tervezetében foglalt, a kapacitáscélok elérésének támogatását szolgáló ösztönzőrendszereket (a továbbiakban: kapacitásösztönző rendszerek). Megállapítást nyert, hogy a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan Svájc által az útvonali és közelkörzeti szolgáltatások tekintetében létrehozott kapacitásösztönző rendszerek aggályokat vetnek fel.

(34) A Bizottság megjegyzi, hogy a FABEC útvonali kapacitásösztönző rendszere és Svájc közelkörzeti kapacitásösztönző rendszere – a FABEC teljesítményterv-tervezetében meghatározottak szerint – a megállapított költségek mindössze 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt tartalmaznak. Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által adott szakvéleményre, a Bizottság úgy véli, hogy az említett kapacitásösztönző rendszerek esetében a maximális pénzügyi hátrányok nem felelnek meg az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdése a) pontjának, amely előírja, hogy az ilyen ösztönzőrendszereknek „*lényeges hatással*" kell lenniük „*a kockázatnak kitett bevételre*".

(35) Svájcnak ezért – a FABEC teljesítményterv-tervezete tekintetében – felül kell vizsgálnia a (34) preambulumbekezdésben említett kapacitásösztönző rendszereit annak érdekében, hogy az említett ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően olyan szinten határozzák meg, hogy az lényeges hatást gyakoroljon a kockázatnak kitett bevételre. A Bizottság véleménye szerint az említett felülvizsgálatnak a megállapított költségek 1 %-ával egyenlő vagy annál magasabb maximális pénzügyi hátrányhoz kell vezetnie.

3. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(36) A fentiek fényében a FABEC teljesítményterv-tervezetében Svájc tekintetében szereplő bizonyos teljesítménycélok nem tekinthetők úgy, hogy összhangban lennének a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(37) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikke (3) bekezdése második albekezdésének 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.

(38) A Bizottság az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban konzultált Svájccal az e határozatban foglalt ajánlásokról,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az e határozat mellékletében felsorolt, a Svájc tekintetében a közép-európai funkcionális légtérblokk teljesítménytervtervezetében foglalt teljesítménycélok nincsenek összhangban az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Svájcnak lefelé kell módosítania az útvonali díjszámítási körzete tekintetében megállapított egységköltségben kifejezett költséghatékonysági célokat.

Költséghatékonysági céljainak felülvizsgálata során Svájc:

a) biztosítja, hogy a felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangban legyenek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), illetve b) pontjában említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trenddel, valamint uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trenddel;

b) ennek megfelelően csökkenti a megállapított költségek szintjét, különösen a 2029-es naptári év tekintetében;

c) az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikkének (2) bekezdésével összhangban a legfrissebb forgalmi előrejelzést alkalmazza, szolgáltatási egységekben kifejezve.

Amennyiben Svájc az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikke (3) bekezdésének második albekezdésével összhangban benyújtandó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerinti eltérésre hivatkozik, gondoskodnia kell arról, hogy az eltérést megfelelő információkkal és indokolással támasszák alá. Svájcnak bizonyítania kell különösen, hogy az uniós szintű költséghatékonysági céloktól való eltérés igazolására felhozott intézkedések kizárólag a kapacitáscélok eléréséhez szükséges további operatív erőforrásokra vagy technikai képességekre vonatkoznak.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Svájci Államszövetség a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 16-án.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A negyedik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban nem lévőnek ítélt teljesítménycélok

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Svájc útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR