Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1050

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1050 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2025

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Ungarn vorgelegten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 2919)

(Nur der ungarische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission Mitgliedstaaten auf, bis zum 15. November 2024 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen.

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Ungarn für den RP4 vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.

(5) Das Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB), das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe vorgelegt.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der in dem Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(7) Die Kommission hat ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 verweist die Kommission darauf, dass sie im Rahmen dieser Überprüfung keine detaillierte Analyse der von Ungarn für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methode durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(9) Ungarn hat folgende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Ungarn	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau, von EASA-Niveau A bis D**					
Anbieter von Flugsicherungs-diensten	**Ziel des Sicherheitsmanage-ments**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Ungarn für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „HungaroControl“ vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele den unionsweit geltenden Sicherheitszielen ab dem Jahr 2028 in Bezug auf das Ziel „Management von Sicherheitsrisiken“ entsprechen, während die anderen vier Leistungsziele für das Sicherheitsmanagement in den Kalenderjahren 2025 bis 2029 den unionsweit geltenden Sicherheitszielen entsprechen.

(11) Die Kommission stellt fest, dass im Leistungsplanentwurf die Maßnahmen dargelegt wurden, die HungaroControl zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele im Zusammenhang mit der Umsetzung seines Sicherheitsmanagementsystems und der Cybersicherheit ergreifen soll.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 9, 10 und 11 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP4, d. h. 2029, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(13) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Ungarn vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([6]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der überarbeiteten unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h am 2. Juli 2024, vorlagen.

(14) Die von Ungarn für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Ungarn	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Referenzwerte	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

(15) Die Kommission stellt fest, dass die von Ungarn vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(16) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Ungarn in seinem Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, die die Realisierung und Ausweitung eines grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung gegen Ende des RP4 beinhalten. In Anbetracht der Feststellungen des PRB ist die Kommission der Auffassung, dass sich Ungarn zur Umsetzung aller im ERNIP vom 2. Juli 2024 festgelegten operativen Maßnahmen verpflichten sollte, um die Erreichung seiner Umweltleistungsziele für den RP4 zu unterstützen.

(17) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 14, 15 und 16 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(18) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele Ungarns mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(19) Die von Ungarn für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Ungarn	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Referenzwerte	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) Die Kommission stellt fest, dass die von Ungarn vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele deutlich über den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 liegen und nur im Jahr 2029 diesen Werten entsprechen.

(21) Ungarn begründet die festgestellte Differenz zwischen seinen Kapazitätszielen und den in Erwägungsgrund 20 genannten Referenzwerten mit der erheblichen Zunahme des infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine zu verzeichnenden Überflugverkehrs. Ungarn hat in seinem Leistungsplanentwurf detaillierte Informationen zum Nachweis der sich daraus ergebenden Änderungen des Luftverkehrsaufkommens, der Verkehrsdichte und der Komplexität vorgelegt. Daher müssen diese Umstände bei der Bewertung der vorgeschlagenen Kapazitätsleistungsziele Ungarns für den RP4 im Hinblick auf deren Kohärenz mit den unionsweit geltenden Kapazitätsleistungszielen berücksichtigt werden.

(22) Auf der Grundlage der detaillierten Analyse des PRB kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Diskrepanz zwischen den nationalen Zielen und den Referenzwerten durch die außergewöhnlichen Umstände, die sich aus dem Krieg in der Ukraine ergeben und in Erwägungsgrund 21 genannt werden, hinreichend gerechtfertigt ist. Die Kommission stellt ferner fest, dass Ungarn eine Reihe von Maßnahmen ergriffen hat, um seine Kapazitätsziele zu erreichen, darunter eine erhebliche Erhöhung der Anzahl der einsatzfähigen Fluglotsen (ATCO) bei der Bezirkskontrollstelle, Verbesserungen des Flugverkehrsmanagementsystems und längere Öffnungszeiten des Sektors.

(23) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 19 bis 22 sollten die im Leistungsplanentwurf Ungarns enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(24) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele Anlass zur Besorgnis geben.

(25) Die Kommission stellt fest, dass die vorgeschlagenen Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 zu einer signifikanten Verschlechterung der durchschnittlichen ATFM-Ankunftsverspätung pro Jahr im Vergleich zum dritten Bezugszeitraum (RP3) führen. So werden die vorgeschlagenen RP4-Ziele auf 0,10 Minuten pro Flug festgelegt, während die aufgezeichnete tatsächliche Leistung im Jahr 2024 bei 0,00 Minuten pro Flug lag.

(26) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Ungarn im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 vor dem Hintergrund der Feststellungen in Erwägungsgrund 25 näher begründen oder nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz"

(27) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz" wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf vorgelegten Ziele in Bezug auf die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der DUC-Trend im RP4, der langfristige DUC-Trend über den RP3 und RP4 (2020-2029) hinweg und der DUC-Basiswert auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

(28) Ungarn schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Ungarn	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**HUF 12 585**	**HUF 11 373**	**HUF 12 029**	**HUF 11 984**	**HUF 12 078**	**HUF 12 002**	**HUF 12 651**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR

(29) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Ungarn beim DUC-Trend mit + 2,2 % im RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(30) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass beim langfristigen DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone Ungarn mit + 0,1 % im RP3 und RP4 ein ungünstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert Ungarns von 29,13 EUR um 28,1 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 40,51 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022") der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(32) Die Kommission hat weiter geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 29 und 30 festgestellten Abweichungen auf der Grundlage von Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 für notwendig und verhältnismäßig erachtet werden konnten, sofern die festgestellten Abweichungen vom unionsweiten DUC-Trend bzw. vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten zurückzuführen sind, die im Zusammenhang mit den zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen Maßnahmen oder mit Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 stehen.

(33) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Ungarn im Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass die festgestellten Zusatzkosten im RP4 bei HungarControl für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind. Die vorgeschlagenen Kapazitätsmaßnahmen umfassen die folgenden Hauptelemente:

— Ausbildung und Einstellung zusätzlicher einsatzfähiger ATCO zur Bewältigung des erwarteten Verkehrszuwachses während des RP4. Dies soll im RP4 insgesamt zu einem Anstieg der Anzahl der einsatzfähigen Fluglotsen bei der Bezirkskontrollstelle Budapest um mehr als 30 % führen;

— Modernisierung des Flugverkehrsmanagementsystems (ATM).

— Sonstige Investitionen in Infrastruktur, Ausrüstung und Radaranlagen.

(34) Das PRB hat die von Ungarn angeführten Kapazitätsmaßnahmen eingehend analysiert. Ausgehend von seiner Analyse vertrat das PRB die Auffassung, dass die Kapazitätsmaßnahmen zur Erhöhung der Anzahl der einsatzfähigen Fluglotsen und zur Modernisierung des ATM-Systems notwendig und verhältnismäßig sind, damit Ungarn seine Kapazitätsziele erreichen kann. Diese Kapazitätsmaßnahmen führen nach Auffassung des PRB im RP4 zu einer strukturellen Erhöhung der verfügbaren Kapazität im ungarischen Luftraum. Darüber hinaus kam das PRB zu dem Schluss, dass die Zusatzkosten dieser Maßnahmen die in Erwägungsgrund 30 genannte Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend übersteigen.

(35) In Anbetracht der Erwägungsgründe 33 und 34 stellt die Kommission daher fest, dass das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i genannte Kriterium in Bezug auf die Abweichung von dem in Erwägungsgrund 30 genannten unionsweiten langfristigen DUC-Trend bei Ungarn erfüllt ist.

(36) Ungarn hat im Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen nach dem in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterium vorgelegt, die die in Erwägungsgrund 29 festgestellte verbleibende Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend rechtfertigen würde.

(37) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Ungarn ein relativ gutes Niveau an Kosteneffizienz aufweist, da der Basiswert für 2024 deutlich unter dem Durchschnitt der betreffenden Vergleichsgruppe liegt, wie in Erwägungsgrund 31 dargelegt. Die Kommission stellt ferner fest, dass bei einem Vergleich des Basiswerts für das Jahr 2019 mit dem für 2029 geplanten DUC-Basiswert die festgestellten Kosten je Leistungseinheit Ungarns über die Zeit stabil bleiben. Darüber hinaus wird festgestellt, dass die Abweichung Ungarns vom langfristigen unionsweiten DUC-Trend durch die durch Kapazitätsmaßnahmen verursachten Zusatzkosten gerechtfertigt war (siehe Erwägungsgrund 35). Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 29 erwähnte Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele Ungarns im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(38) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 28 bis 37 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(39) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(40) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten die im Leistungsplanentwurf Ungarns enthaltenen Leistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent betrachtet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Ungarn vorgelegten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Ungarn gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Ungarn vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Ungarn	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements**, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Ungarn	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Ungarn	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Ungarn	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**HUF 12 585**	**HUF 11 373**	**HUF 12 029**	**HUF 11 984**	**HUF 12 078**	**HUF 12 002**	**HUF 12 651**
	EUR 32,24	EUR 29,13	EUR 30,81	EUR 30,70	EUR 30,94	EUR 30,74	EUR 32,41