2025/1050

2025.5.28.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1050 HATÁROZATA

(2025. május 19.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2025) 2919. számú dokumentummal történt)

(Csak a magyar nyelvű szöveg hiteles)

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 (keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel 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 szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(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 teljesítménycélokkal.

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

(3) Valamennyi tagállam elkészítette és elfogadta, majd 2024. október 1-jéig értékelés céljából benyújtotta a Bizottsághoz a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket. A teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy 2024. november 15-ig nyújtsák be a teljesítménytervek aktualizált tervezetét.

(4) A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése a Magyarország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott aktualizált teljesítményterv-tervezeten (a továbbiakban: a teljesítményterv-tervezet) alapul.

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

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/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).

(6) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 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 teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját.

(7) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) ii. pontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e felülvizsgálat keretében nem végezte el a Magyarország által a negyedik referencia-időszakban a költségek útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti felosztásához használt módszertan részletes elemzését. 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 ([5]) 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikke (5) bekezdésének.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A biztonsági célok értékelése

(8) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.1. pontjának megfelelően értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt célok összhangját.

(9) A Magyarország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében javasolt teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással**					
Léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	C	**C**

(10) A Bizottság megállapította, hogy a Magyarország által a léginavigációs szolgáltató (HungaroControl) számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok megegyeznek a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzés tekintetében 2028-tól érvényes uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokkal, míg a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos fennmaradó négy célkitűzés esetében a teljesítménycélok megegyeznek a 2025–2029-es naptári évekre vonatkozó uniós szintű repülésbiztonsági célokkal.

(11) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a HungaroControl számára a helyi biztonsági célok elérése érdekében, amelyek a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének végrehajtásához és a kiberbiztonsághoz kapcsolódnak.

([5]) 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).

(12) A (9), (10) és (11) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján, és tekintettel arra, hogy az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a negyedik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2029-re kell elérni, úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok értékelése

(13) A „környezetvédelem" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában megállapított kritérium alapján értékelte a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság összehasonlította Magyarország környezetvédelmi céljait az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) I. mellékletével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel.

(14) A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen a Magyarország által javasolt teljesítménycélok és a hozzájuk tartozó, az európai útvonalhálózat-javítási tervből származó, a negyedik referencia-időszakra javasolt, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett nemzeti referenciaértékek a következők:

Magyarország	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Referenciaértékek	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

(15) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a negyedik referencia-időszak egyes naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(16) A Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország a teljesítményterv-tervezetben a helyi környezetvédelmi célok elérését szolgáló intézkedéseket terjesztett elő, többek között a határokon átnyúló, szabad útvonalú légtérnek a negyedik referencia-időszak végéig történő megvalósítását és további bővítését. Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira, a Bizottság úgy véli, hogy Magyarországnak el kell köteleznie magát a 2024. július 2-i európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott valamennyi operatív intézkedés végrehajtása mellett annak érdekében, hogy előmozdítsa a negyedik referencia-időszakra vonatkozó környezetvédelmi teljesítménycéljai elérését.

(17) A (14), (15) és (16) preambulumbekezdésben megfogalmazott megállapítások alapján a teljesítményterv-tervezetben a „környezetvédelem" fő teljesítményterület tekintetében feltüntetett célokat a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

([6]) A Bizottság (EU) 2019/123 végrehajtási rendelete (2019. január 24.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 28., 2019.1.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

A kapacitáscélok értékelése

(18) 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 teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság összehasonlította Magyarország kapacitáscéljait az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.

(19) A Magyarország által a negyedik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

Magyarország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Referenciaértékek	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) A Bizottság megállapítja, hogy a Magyarország által javasolt útvonali kapacitáscélok jelentősen magasabbak a negyedik referencia-időszak egyes éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékeknél, kivéve a 2029-es naptári évben, ahol az értékek megegyeznek egymással.

(21) Magyarország a kapacitáscéljai és a (20) preambulumbekezdésben említett referenciaértékek között megfigyelhető különbséget azzal indokolja, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében jelentősen nőtt az átrepülő forgalom. Magyarország a teljesítményterv-tervezetében részletes információkkal szolgált a légi forgalom volumenében, sűrűségében és összetettségében ennek betudhatóan mutatkozó változásokról. Ezért annak értékelésekor, hogy a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan Magyarország által javasolt kapacitási teljesítménycélok mennyiben felelnek meg a kapacitásra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak, figyelembe kell venni az említett körülményeket.

(22) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett részletes elemzésre, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ukrajnai háború nyomán kialakult és a (21) preambulumbekezdésben említett rendkívüli körülmények kellően indokolják a nemzeti célok és a referenciaértékek közötti különbséget. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Magyarország egy sor intézkedést vezetett be a kapacitásra vonatkozó céljainak teljesítése érdekében, beleértve a körzeti irányító központban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók létszámának jelentős növelését, a légiforgalmi szolgáltatási rendszer fejlesztését és az ágazati nyitvatartási idő meghosszabbítását.

(23) A (19)–(22) preambulumbekezdésben megfogalmazott megállapítások alapján a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben a „kapacitás” fő teljesítményterületen feltüntetett célokat a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

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

(25) A Bizottság megjegyzi, hogy a negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok hatására jelentősen romlik a teljesítmény az évi átlagos érkezési ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakhoz képest. A negyedik referencia-időszakra javasolt célok értéke járatonként 0,10 perc, míg a 2024-ben regisztrált tényleges teljesítmény járatonként 0,00 perc volt.

(26) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a végleges teljesítménytervnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben Magyarországnak további indokolással kell szolgálnia a negyedik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (25) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A költséghatékonysági célok 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 léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban Magyarország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a negyedik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a harmadik és a negyedik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2020–2029) 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.

(28) A Magyarország által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

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

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

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy Magyarország megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértékben, 2022. évi árakon kifejezett 29,13 EUR összegű kiindulási értéke 28,1 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott releváns kontrollcsoport 2022. évi árakon kifejezett 40,51 EUR összegű kiindulási átlagértéke.

(32) A Bizottság azt is megvizsgálta, hogy a (29) és (30) preambulumbekezdésben megállapított eltérések az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerint szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e, feltéve, hogy a negyedik referencia-időszakra vonatkozó 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 okozták.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) i. pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezet hivatkozik a léginavigációs szolgáltatónál (HungaroControl) a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekkel (a továbbiakban: kapacitásra vonatkozó intézkedések) kapcsolatban a negyedik referencia-időszak során felmerült további megállapított költségekre. A javasolt, kapacitásra vonatkozó intézkedések a következő fő elemeket foglalják magukban:

— További légiforgalmi irányítók képzése és szolgálatba léptetése a negyedik referencia-időszak során várható forgalomnövekedés kezelése érdekében. Ennek nyomán a tervek szerint összességében több mint 30 %-kal fog növekedni a budapesti körzeti irányító központban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók száma a negyedik referencia-időszakban.

— A légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer korszerűsítése.

— Az infrastruktúrába, berendezésekbe és radarokba irányuló egyéb beruházások.

(34) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv részletesen elemezte a Magyarország által javasolt, kapacitásra vonatkozó intézkedéseket. Elemzése alapján a teljesítmény-felülvizsgálati szerv úgy ítélte meg, hogy a szolgálatban lévő légiforgalmi irányítók számának növekedésével és az ATM-rendszer korszerűsítésével kapcsolatos intézkedések szükségesek és arányosak Magyarország kapacitáscéljainak eléréséhez. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapította, hogy a szóban forgó intézkedések a negyedik referencia-időszakra Magyarország légterében rendelkezésre álló kapacitás strukturális növekedését eredményezik. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv továbbá arra a következtetésre jutott, hogy a kapacitásra vonatkozó, említett intézkedések többletköltségei meghaladják a (30) preambulumbekezdésben bemutatott hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést.

(35) A (33) és (34) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások fényében a Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az 1.4. d) i. pontban meghatározott kritérium Magyarország tekintetében teljesül a (30) preambulumbekezdésben említett hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést illetően.

(36) Magyarország a teljesítményterv-tervezetben nem ismertetett olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) ii. pontjában meghatározott kritérium alapján indokolnák a (29) preambulumbekezdésben említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való fennmaradó eltérést.

(37) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Magyarország relatív értelemben jó költséghatékonysági teljesítményt mutatott, mivel – a (31) preambulumbekezdésben foglaltak szerint – a 2024. évi kiindulási érték jelentősen elmarad a releváns kontrollcsoport átlagától. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy Magyarország esetében a megállapított egységköltség időbeli stabilitást mutat a 2019. évi kiindulási érték és a 2029-re tervezett megállapított egységköltség összehasonlítása során. Ezenkívül megállapítást nyert, hogy Magyarország esetében a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés indokolt a kapacitásra vonatkozó intézkedésekből eredő többletköltségek miatt, amint az a (35) preambulumbekezdésben is szerepel. A Bizottság ezért összességében úgy véli, hogy a (29) preambulumbekezdésben említett, az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés nem zárja ki azt, hogy Magyarország költséghatékonysági teljesítménycéljai összhangban legyenek az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal.

(38) A (28)–(37) preambulumbekezdésben megfogalmazott állítások alapján a teljesítményterv-tervezetben a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen feltüntetett célokat a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(39) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(40) A fentiek fényében úgy kell tekinteni, hogy a Magyarország teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Magyarország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetben szereplő és e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban állnak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra megállapított uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak Magyarország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 19-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben szereplő, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Magyarország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok** a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással					
Léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	D	D
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	C	C

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Magyarország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Magyarország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Magyarország 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	**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