2025/1040

2025.5.23.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1040 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2025. május 16.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Lettország, Luxemburg, Hollandia és Szlovákia által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetekben 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) 2930. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol, a dán, az észt, a francia, a görög, a holland, az ír, a lett, a német és a szlovák 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 (a továbbiakban: keretrendelet) ([1]) 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 ([2]) 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 ([3]) 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) Az e határozatban ismertetett bizottsági értékelés a Belgium, Dánia, Észtország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Lettország, Luxemburg, Németország és Szlovákia által benyújtott, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteken (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezetek) alapul.

([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]) 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 teljesítményterv-tervezetek értékelésére vonatkozóan.

(6) Az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([4]) 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 teljesítménycélok összhangját.

(7) 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 az érintett tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy a teljesítményterv-tervezetekben javasolt célok az uniós szintű teljesítménycélokkal megegyező vagy annál magasabb szinten biztosítják-e a repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságát.

(8) 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 az érintett tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a teljesítményterv-tervezetekben javasolt célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) I. mellékletének megfelelően kidolgozott 2024. július 2-i európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel. Az értékelésre a helyi körülmények figyelembevételével került sor.

(9) 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 az érintett tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkének megfelelően kidolgozott 2024. július 2-i útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott vonatkozó referenciaértékekkel. Az értékelésre a helyi körülmények figyelembevételével került sor.

(10) 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 teljesítményterv-tervezetekben szereplő 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 (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.

(11) Amennyiben megállapítást nyert, hogy az útvonali költséghatékonysági célok nincsenek összhangban az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumokkal, a Bizottság a teljesítményterv-tervezetekben szolgáltatott indokok és bizonyítékok fényében tovább vizsgálta, hogy az eltérés az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja alapján szükségesnek és arányosnak tekinthető-e.

([4]) 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).

([5]) 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).

(12) A Bizottság a teljesítményterv-tervezetek értékelését kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek felülvizsgálatával. 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 tagállamok 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 megfelelnek-e az említett költségfelosztási módszertanok 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.

2. BELGIUMRA, FRANCIAORSZÁGRA, HOLLANDIÁRA, LUXEMBURGRA ÉS NÉMETORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

(13) Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg, Németország és Svájc közösen dolgoztak ki és fogadtak el teljesítményterv-tervezetet a közép-európai funkcionális légtérblokk (FABEC) szintjén.

(14) Ez a határozat Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg és Németország tekintetében ismerteti a FABEC-re vonatkozó teljesítményterv-tervezet (a továbbiakban: a FABEC teljesítményterv-tervezete) Bizottság általi értékelését. Svájcot mint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a légi közlekedésről szóló megállapodás ([7]) szerinti teljesítmény- és díjszámítási rendszer hatálya alá tartozó harmadik országot a Bizottság külön értesítette a FABEC teljesítményterv-tervezetéről szóló értékelés megállapításairól ([8]).

A költséghatékonysági célok értékelése ([9])

Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzete

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

Belgium és Luxemburg 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	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) 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 Belgiumnak és Luxemburgnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 0,1 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

([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).

([7]) HL L 114., 2002.4.30., 73. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) A Bizottság C(2025) 2923 végrehajtási határozata (2025. május 16.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Svájc által benyújtott funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a negyedik referencia-időszakára meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról.

([9]) A Bizottság megállapította, hogy a Franciaország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó, a FABEC teljesítményterv-tervezetében foglalt költséghatékonysági teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal. Ezért e határozat nem tartalmaz ezzel kapcsolatos megállapításokat.

(17) 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 Belgiumnak és Luxemburgnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +1,1 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(18) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Belgium és Luxemburg esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 104,26 EUR kiindulási érték 10,8 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének e) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 94,13 EUR kiindulási átlagértéke.

(19) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (16), (17) és (18) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (16) és (17) 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.

(20) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Belgium és Luxemburg a FABEC teljesítményterv-tervezetében hivatkozik a skeyes és a Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) léginavigációs szolgáltatók számára a negyedik referencia-időszak során, a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) új légiforgalmi irányítók képzése és felvétele a skeyes és a MUAC részéről, elsősorban a negyedik referencia-időszak során várhatóan nyugdíjba vonuló légiforgalmi irányítók helyére, valamint annak érdekében, hogy meg lehessen felelni az előre jelzett forgalomnövekedésnek, és támogassák a rendszer korszerűsítését;

b) az új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer skeyes általi beszerzése és telepítése 2028-ban, ami jelentős funkcionális és műszaki fejlesztéseket fog eredményezni; az új ATM felváltja a skeyes jelenlegi ATM rendszerét, amely 2009 óta van használatban;

c) egy új tervezési eszköz skeyes általi bevezetése, amely lehetővé teszi a légiforgalmi irányítók automatizált beosztását, ami optimalizált munkaerő-gazdálkodást és az ahhoz kapcsolódóan operatív előnyöket eredményez;

d) a műveleteket támogató új eszközök és funkciók MUAC általi kifejlesztése és bevezetése;

e) strukturális fejlesztések MUAC általi végrehajtása a légtértervezés és -felhasználás terén;

f) új épület MUAC általi építése egy új műveleti helyiség (OPS terem) elhelyezése céljából, támogató irodákkal és létesítményekkel.

(21) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, a Belgium és Luxemburg által a (20) 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 Belgium és Luxemburg által hivatkozott egyes kapacitási intézkedések az érintett léginavigációs szolgáltatók 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 Belgium és Luxemburg 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 (16) és (17) preambulumbekezdésben említett uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések nem tudhatók be kizárólag az előterjesztett kapacitási intézkedésekből eredő többletköltségeknek.

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

(23) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Belgium és Luxemburg 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.

(24) A (15)–(23) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

Németország útvonali díjszámítási körzete

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

Németország 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	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 Németországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,2 %-os megállapítottegységköltség-trendje összhangban van az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trenddel.

(27) 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 Németországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 0,2 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(28) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Németország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 74,90 EUR kiindulási érték 29,9 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének a) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 57,66 EUR kiindulási átlagértéke.

(29) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (27) és (28) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (27) preambulumbekezdésben említett hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest megfigyelt eltérés 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 tudható-e be.

(30) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Németország a FABEC teljesítményterv-tervezetében hivatkozik a DFS és a MUAC léginavigációs szolgáltatók számára a negyedik referencia-időszak során, a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) új légiforgalmi irányítók DFS és MUAC általi képzése és felvétele: a DFS esetében ez az intézkedés a negyedik referencia-időszak során a tervek szerint a brémai, karlsruhei, langeni és müncheni körzeti irányító központok (ACC-k) műveleteiben részt vevő légiforgalmi irányítók számának összességében több mint 10 %-os növekedését eredményezi az említett körzeti irányító központok kapacitáshiányának kezelése érdekében; a MUAC esetében a műveletekben részt vevő légiforgalmi irányítók száma a tervek szerint csak kismértékben fog növekedni a negyedik referencia-időszak alatt, de az új légiforgalmi irányítók felvétele továbbra is jelentős marad annak ellensúlyozása érdekében, hogy ebben a referencia-időszakban várhatóan nagyszámú a légiforgalmi irányító vonul nyugdíjba;

b) új ATM-rendszerfunkciók beszerzése és telepítése a DFS által Bréma és München légiforgalmi irányító központja számára; ezek a funkciók várhatóan a léginavigációs szolgáltatás működésének javulását eredményezik, beleértve a légtérkapacitás növelését is;

c) a MUAC és a DFS arra irányuló kezdeményezése, hogy a karlsruhei körzeti irányító központ tekintetében két olyan georedundáns adatközpontot hozzanak létre, amelyek képesek egymást támogatni és felváltani a léginavigációs szolgáltatások minőségének javítása céljából;

d) a DFS és hat másik léginavigációs szolgáltató részvétele egy olyan együttműködési programban, amelynek célja egy közös jövőbeli ATM rendszer kialakítása az érintett léginavigációs szolgáltatók számára; a DFS úgy véli, hogy az így létrejövő új ATM rendszert legkorábban 2031-ben, tehát nem a negyedik referencia-időszak időkeretén belül lehetne bevezetni a langeni körzeti irányító központnál;

e) az (EU) 2021/116 bizottsági végrehajtási rendeletben ([10]) előírt „AF 6 – kezdeti útvonalinformáció-megosztás" alfunkciónak való megfeleléshez szükséges műszaki rendszerek és szoftverek DFS általi telepítése;

f) a felügyeleti rendszert érintő változtatásoknak és a légtér hatékonyabb és dinamikusabb szektorokra osztását támogató új eszköznek a DFS általi bevezetése;

g) a műveleteket támogató új eszközök és funkciók MUAC általi kifejlesztése és bevezetése;

h) strukturális fejlesztések MUAC általi végrehajtása a légtértervezés és -felhasználás terén;

i) új épület MUAC általi építése egy új műveleti helyiség (OPS terem) elhelyezése céljából, támogató irodákkal és létesítményekkel.

(31) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, a Németország által a (30) preambulumbekezdésben említett kapacitási intézkedések kapcsán jelentett többletköltségek pénzben kifejezve lényegesen alacsonyabbak, mint az uniós szintű hosszú távú költséghatékonysági trendhez képest megfigyelt, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által kiszámított eltérés.

(32) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Németország által hivatkozott egyes kapacitási intézkedések az érintett léginavigációs szolgáltatók 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 Németország 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 (27) preambulumbekezdésben említett hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest megfigyelt eltérések nem tudhatók be kizárólag az előterjesztett kapacitási intézkedésekből eredő többletköltségeknek.

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

(34) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Németország 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.

(35) A (25)–(34) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Németország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

Hollandia útvonali díjszámítási körzete

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

([10]) A Bizottság (EU) 2021/116 végrehajtási rendelete (2021. február 1.) az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató 1. számú közös projekt létrehozásáról, a 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 716/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 36., 2021.2.2., 10. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Hollandia 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	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 Hollandiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,3 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(38) 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 Hollandiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,3 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(39) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Hollandia esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 104,60 EUR kiindulási érték 11,3 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének e) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 94,01 EUR kiindulási átlagértéke.

(40) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (37)–(39) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (37) és (38) 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.

(41) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Hollandia a FABEC teljesítményterv-tervezetében hivatkozik az LVNL és a MUAC léginavigációs szolgáltatók számára a negyedik referencia-időszak során, a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) új légiforgalmi irányítók képzése és felvétele a LVNL és a MUAC részéről, elsősorban a negyedik referencia-időszak során várhatóan nyugdíjba vonuló légiforgalmi irányítók helyére, valamint annak érdekében, hogy meg lehessen felelni az előre jelzett forgalomnövekedésnek, és támogassák a rendszer korszerűsítését;

b) az LVNL légiforgalmi irányítói képzési létesítményeinek és szimulátorainak fejlesztése a képzési kapacitás és a teljesítmény növelése érdekében;

c) az LVNL ATM rendszerének korszerűsítése, amely a légtérkapacitás jövőbeli javításának lehetővé tételét szolgálja;

d) a műveleteket támogató új eszközök és funkciók MUAC általi kifejlesztése és bevezetése;

e) strukturális fejlesztések MUAC általi végrehajtása a légtértervezés és -felhasználás terén;

f) új épület MUAC általi építése egy új műveleti helyiség (OPS terem) elhelyezése céljából, támogató irodákkal és létesítményekkel.

(42) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, a Hollandia által a (41) 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 Hollandia által hivatkozott egyes kapacitási intézkedések az érintett léginavigációs szolgáltatók 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 Hollandia 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 (37) és (38) preambulumbekezdésben említett uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések nem tudhatók be kizárólag az előterjesztett kapacitási intézkedésekből eredő többletköltségeknek.

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

(44) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Hollandia 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.

(45) A (36)–(44) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Hollandia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A biztonsági célok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálata

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

(47) A (46) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a FABEC teljesítményterv-tervezete az uniós szintű célok 2029-re történő elérése érdekében intézkedéseket tartalmaz a repülésbiztonsági teljesítménycélok elérésére vonatkozóan. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy ezen intézkedések ellenére a Luxemburg és Hollandia által az ANALUX és az LVNL léginavigációs szolgáltatókra vonatkozóan a 2025 és 2028 közötti időszakra vonatkozóan előterjesztett köztes célok kirívóan alacsonyak. Az ilyen alacsony közbenső célok nem indokoltak az említett léginavigációs szolgáltatók harmadik referencia-időszakban elért tényleges teljesítményére és az említett biztonsági célok elérése érdekében a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan előterjesztett intézkedésekre tekintettel.

(48) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Luxemburgnak és Hollandiának kezelnie kell a (47) preambulumbekezdésben foglalt megállapításokat azáltal, hogy javítja a repülésbiztonság-menedzsment tekintetében a 2025 és 2028 közötti időszakra megcélzott szinteket az ANALUX, illetve az LVNL léginavigációs szolgáltatók tekintetében, beleértve további intézkedések szükség szerinti bevezetését.

A környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálata

(49) 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.

(50) A (49) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy a Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia 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.

(51) 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

(52) 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.

(53) Az (52) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy a Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által a FABEC útvonali kapacitásra vonatkozó teljesítménycéljainak elérése érdekében benyújtott intézkedések megfelelőek-e 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.

(54) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a FABEC-nek további intézkedéseket kell bevezetnie a negyedik referencia-időszakra vonatkozó útvonali kapacitáscéljainak 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

(55) 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.

(56) Belgium tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok a harmadik referencia-időszakhoz képest az évi átlagos érkezési ATFM-késés jelentős romlásához vezetnek. A negyedik referencia-időszakra előterjesztett célokat ugyanis járatonként 0,94 percben határozták meg, kivéve a 2027. évet, amelyre járatonként 2,00 perces célértéket javasolnak, míg a 2024-ben regisztrált tényleges teljesítmény járatonként 0,28 perc volt. Megállapítást nyert továbbá, hogy ezek a közelkörzeti kapacitáscélok a brüsszeli repülőtér esetében lényegesen rosszabb átlagos járatonkénti érkezési ATFM-késést eredményeznek a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által azonosított hasonló repülőterek teljesítményszintjéhez képest.

(57) Hollandia tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik referencia-időszak utolsó három évében regisztrált átlagos érkezési ATFM-késés magas volt, 2024-ben járatonként elérte a 3,50 percet. A negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok, bár a harmadik referencia-időszakhoz képest javulást mutatnak, az amszterdami Schiphol repülőtér esetében lényegesen rosszabb átlagos járatonkénti érkezési ATFM-késéseket eredményeznek a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által azonosított hasonló repülőterek teljesítményszintjéhez képest.

(58) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Belgiumnak és Hollandiának az (56) és (57) 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

(59) 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 meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok aggodalomra adnak okot.

(60) Belgium közelkörzeti díjszámítási körzetét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a javasolt költséghatékonysági célok a negyedik referencia-időszak során – 0,8 %-os megállapítottegységköltség-trendet eredményeznek. Megállapítást nyert azonban, hogy a brüsszeli 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.

(61) Németország közelkörzeti díjszámítási körzetét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a javasolt költséghatékonysági célok a negyedik referencia-időszak során – 0,8 %-os megállapítottegységköltség-trendet eredményeznek. Megállapítást nyert azonban, hogy München, Hamburg, Düsseldorf és Köln-Bonn repülőterén a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások negyedik referencia-időszakra vonatkozó átlagos megállapított egységköltsége a becslések szerint lényegesen magasabb, mint a hasonló repülőterek releváns csoportjánál megállapított egységköltség mediánértéke.

(62) Hollandia közelkörzeti díjszámítási körzetét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a javasolt költséghatékonysági célok a negyedik referencia-időszak során +0,4 %-os romló megállapítottegységköltség-trendet eredményeznek. Megállapítást nyert továbbá, hogy az Amszterdam-Schiphol repülőtér közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásainak negyedik referencia-időszakra vonatkozó átlagos megállapított egységköltsége a becslések szerint lényegesen magasabb, mint a hasonló repülőterek releváns csoportjánál megállapított egységköltség mediánértéke.

(63) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Belgiumnak, Hollandiának és Németországnak a (60), (61) és (62) 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

(64) 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 Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg és Németország által az útvonali és közelkörzeti szolgáltatások tekintetében létrehozott kapacitásösztönző rendszerek aggályokat vetnek fel.

(65) A Bizottság megjegyzi, hogy a FABEC útvonali kapacitásösztönző rendszere és Belgium, Franciaország, Hollandia és Németország közelkörzeti kapacitásösztönző rendszerei – 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*”.

(66) Belgiumnak, Németországnak, Franciaországnak, Luxemburgnak és Hollandiának és ezért felül kell vizsgálnia a (65) preambulumbekezdésben említett kapacitásösztönző rendszereket 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. DÁNIÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A költséghatékonysági célok értékelése

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

Dánia 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	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 Dániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,6 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest erősebb teljesítményt mutat.

(69) 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 Dániának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,8 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(70) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Dánia esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 73,02 EUR kiindulási érték 19,9 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének f) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 60,91 EUR kiindulási átlagértéke.

(71) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Dánia nem nyújtott be indokolást a (69) és (70) preambulumbekezdésben említett eltérésekre, a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódó további megállapított költségekre hivatkozva. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott értékelési kritériumok Dánia tekintetében nem tekinthetők teljesültnek.

(72) A (67)–(71) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Dánia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

4. ÉSZTORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A költséghatékonysági célok értékelése

(73) Az Észtország által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

Észtország 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	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 Észtországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,4 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(75) 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 Észtországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +4,3 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(76) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében Észtország elvesztette az általa hagyományosan kiszolgált átrepülések jelentős részét. Ez a forgalomcsökkenés a negyedik referencia-időszakban is jelentős hatással van Észtország léginavigációs szolgáltatójának költséghatékonysági teljesítményére, és különösen negatívan hat Észtországnak a harmadik és a negyedik referencia-időszakra együttesen számított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjére.

(77) Ezért a (75) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában meg kell vizsgálni, hogy Észtország a (76) preambulumbekezdésben említett körülmények hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(78) E célból a Bizottság újraszámította Észtország harmadik és negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjét az ukrajnai háború következtében Észtországban bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás Észtország esetében – 2,4 %-os kiigazított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet eredményez, ami erősebb teljesítmény a – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ukrajnai háborúból eredő jelentős forgalomcsökkenés hatásának figyelembevétele után Észtország teljesíti a (75) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(79) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Észtország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 54,69 EUR kiindulási érték 5,2 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének d) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 52,00 EUR kiindulási átlagértéke.

(80) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Észtország nem nyújtott be indokolást a (74) és (79) preambulumbekezdésben említett eltérésekre, a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódó további megállapított költségekre hivatkozva. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott értékelési kritériumok Észtország tekintetében nem tekinthetők teljesültnek.

(81) A (73)–(80) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy az Észtország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

5. GÖRÖGORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A kapacitáscélok értékelése

(82) A Görögország által a negyedik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a 2024. július 2-i hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

Görögország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenciaértékek	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) A Bizottság megállapítja, hogy a Görögország által 2027-re, 2028-ra és 2029-re javasolt kapacitáscélok megegyeznek a megfelelő nemzeti referenciaértékekkel. A 2025-ös és 2026-os év tekintetében azonban a javasolt kapacitáscélok lényegesen magasabbak a referenciaértékeknél.

(84) A Görögország által a kapacitáscélok elérése érdekében előterjesztett intézkedések közé tartozik, hogy a léginavigációs szolgáltató nagy számban képez ki és vesz fel új légiforgalmi irányítókat, ami a negyedik referencia-időszak során összességében 35 %-os növekedést jelent a körzeti irányító központnál végzett műveletekben részt vevő légiforgalmi irányítók teljes munkaidős egyenértékben kifejezett számát tekintve. Emellett a léginavigációs szolgáltató tervei között szerepel egy új ATM rendszer telepítése, radarhálózatának korszerűsítése, légtér-átszervezési intézkedések végrehajtása, valamint a légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezési eljárásainak javítása.

(85) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelés alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a 2024. július 2-i hálózatműködtetési tervben felvázolt releváns kapacitásnövelő intézkedések némelyike nem szerepel Görögország teljesítményterv-tervezetében. Ez kapacitáshiányt eredményezhet a negyedik referencia-időszakban, beleértve a 2025-ös és 2026-os évet is, amelyek esetében a javasolt kapacitáscélok magasabbak a megfelelő referenciaértékeknél.

(86) Görögország a teljesítményterv-tervezetében kijelenti, hogy a 2025. és 2026. naptári évekre vonatkozó kapacitáscélokat nem lehetett a 2024. július 2-i hálózatműködtetési tervben foglalt referenciaértékekkel összhangban meghatározni, mivel a STATFOR 2024. októberi forgalmi előrejelzése optimistább volt a légi forgalom növekedését illetően. Görögország kifejti, hogy a léginavigációs szolgáltató késedelmet szenvedett a harmadik referencia-időszakra vonatkozó beruházási tervének végrehajtásában és a légiforgalmi irányítók felvételében, ami helyi szinten operatív korlátokhoz vezetett. Görögország különösen a léginavigációs szolgáltató által jelenleg használt hagyományos rendszerekkel kapcsolatos technikai korlátokra hivatkozik, amely rendszereket a tervek szerint csak a negyedik referencia-időszak során cserélnek le vagy korszerűsítenek.

(87) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott értékelési kritériumok fényében azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a teljesítményterv-tervezetben Görögország által szolgáltatott – többek között a releváns helyi körülményekre vonatkozó – információk és bizonyítékok nem indokolják a 2025. és 2026. évi kapacitáscéloknak a megfelelő referenciaértékektől való javasolt jelentős eltérését. A Bizottság megítélése szerint Görögországnak lehetősége lenne arra, hogy további intézkedéseket vezessen be az említett évekre vonatkozó kapacitáscéljainak javítása érdekében, és ezáltal enyhítse a légiforgalmi irányítók késedelmes felvételéből és a harmadik referencia-időszakban tervezett beruházások megvalósításának elmaradásából eredő negatív hatásokat.

(88) A (82)–(87) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy Görögország kapacitáscéljai nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A költséghatékonysági célok értékelése

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

Görögország 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	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) 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 Görögországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,5 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(91) 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 Görögországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,3 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje felülmúlja az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendet.

(92) A Bizottság megjegyzi, hogy a Görögország által a teljesítményterv-tervezetében bemutatott 2019. évi kiindulási érték reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 19,5 millió EUR összegű többletköltséget jelentő költségkiigazítást tartalmaz. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv elemzése szerint ezek a kiigazítások nem képezték részét a Görögország harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítménytervében meghatározott 2019. évi kiindulási értéknek, és azokat Görögország a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében nem indokolta megfelelően.

(93) Ezért a (91) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában meg kell vizsgálni, hogy Görögország a (92) preambulumbekezdésben említett, a 2019. évi kiindulási érték tekintetében alkalmazott kiigazítások hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(94) E célból a Bizottság újraszámította Görögország harmadik és negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjét a Görögország harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítménytervében szereplő, 2019-re vonatkozó kiindulási érték felhasználásával, a Görögország negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetében foglalt kiigazított kiindulási érték helyett. Ez az újraszámítás Görögország esetében +0,1 %-os kiigazított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet eredményez, ami gyengébb teljesítmény a – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest. Ezért megállapítást nyert, hogy Görögország nem teljesíti a (91) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(95) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Görögország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 2024. évi 25,04 EUR kiindulási érték 39,2 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének c) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 41,19 EUR kiindulási átlagértéke.

(96) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Görögország nem nyújtott be indokolást a (90) és (91) preambulumbekezdésben említett eltérésekre, hivatkozással a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekre vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási intézkedésekre. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott értékelési kritériumok Görögország tekintetében nem tekinthetők teljesültnek.

(97) A (89)–(96) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Görögország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedések felülvizsgálata

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

(99) A (98) preambulumbekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy a Görögország által a környezetvédelmi teljesítménycéljainak elérése érdekében benyújtott intézkedések megfelelőek-e e célok tényleges eléréséhez. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira tekintettel a Bizottság megjegyzi különösen, hogy Görögország a teljesítményterv-tervezetben nem kötelezte el magát az európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott számos releváns intézkedés végrehajtása mellett.

(100) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Görögországnak javítania kell a negyedik referencia-időszakra vonatkozó környezetvédelmi céljainak elérésére irányuló, a teljesítményterv-tervezetben ismertetett intézkedéseket, többek között azáltal, hogy elkötelezi magát az európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott valamennyi operatív intézkedés mellett, és felgyorsítja a határokon átnyúló szabad útvonalú légtér megvalósítását.

6. ÍRORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A költséghatékonysági célok értékelése

(101) Az Írország által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

Írország 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	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) 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 Írországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,0 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(103) 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 Írországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +1,0 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(104) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Írország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 27,29 EUR kiindulási érték 4,0 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének b) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 28,43 EUR kiindulási átlagértéke.

(105) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (102) és (103) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (102) és (103) 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.

(106) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Írország a teljesítményterv-tervezetben hivatkozik az AirNav Ireland léginavigációs szolgáltató számára a negyedik referencia-időszak során, a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) további légiforgalmi irányítók képzése és alkalmazása a műveletekben a negyedik referencia-időszak során várható forgalomnövekedés kezelése érdekében;

b) további légiforgalmi biztonsági elektronikai személyzet alkalmazása a tőkeberuházási projektek végrehajtásának támogatása érdekében, különös tekintettel egy új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer negyedik referencia-időszak alatti tervezett megvalósítására;

c) további általános kisegítő személyzet alkalmazása a légiforgalmi irányítók nem operatív feladatok alóli mentesítése és a légiforgalmi irányítók produktivitásának növelése érdekében;

d) új ATM rendszer beszerzése és telepítése, ami jelentős funkcionális és műszaki fejlesztéseket fog eredményezni; az új ATM felváltja az AirNav Ireland jelenlegi ATM rendszerét, amely 17 éve van használatban; az új ATM rendszerrel kapcsolatban az AirNav Ireland egy új vészhelyzeti ATM rendszer bevezetését és a körzeti irányító központ épületeinek bővítését is tervezi az új ATM rendszer kipróbálására és tesztelésére szolgáló létesítmények céljából;

e) a használatban lévő radar-infrastruktúra korszerűsítése, különösen az életciklusuk végéhez ért műszaki alkatrészek cseréje révén;

f) a műveletek rezilienciáját támogató berendezések és eszközök beszerzése.

(107) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, az Írország által a (106) preambulumbekezdésben említett kapacitási intézkedések kapcsán jelentett többletköltségek pénzben kifejezve lefednék az uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt, a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által kiszámított eltéréseket. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szerint azonban Írország nem szembesül jelentős kapacitásproblémákkal, amelyek megoldása jelentős többletköltségeket igényelne a negyedik referencia-időszakban.

(108) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az Írország 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 az Írország által előterjesztett kapacitási intézkedések teljes egészében szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a negyedik referencia-időszakra vonatkozó helyi kapacitási teljesítménycélok eléréséhez.

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

(110) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Írország a teljesítményterv-tervezetben 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.

(111) A (101)–(110) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy az Írország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

7. LETTORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A költséghatékonysági célok értékelése

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

Lettország 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	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) 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 Lettországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +10,9 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(114) 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 Lettországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +9,3 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(115) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében Lettország elvesztette az általa hagyományosan kiszolgált átrepülések jelentős részét. Ez a forgalomcsökkenés a negyedik referencia-időszakban is jelentős hatással van Lettország léginavigációs szolgáltatójának költséghatékonysági teljesítményére, és különösen negatívan hat Lettországnak a harmadik és a negyedik referencia-időszakra együttesen számított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjére.

(116) Ezért a (114) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában meg kell vizsgálni, hogy Lettország a (115) preambulumbekezdésben említett körülmények hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(117) E célból a Bizottság újraszámította Lettország harmadik és negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjét az ukrajnai háború következtében Lettországban bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás Lettország esetében +1,3 %-os kiigazított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet eredményez, ami felette marad a – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Lettország az ukrajnai háborúból eredő jelentős forgalomcsökkenés hatásának figyelembevétele után is teljesíti a (114) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(118) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lettország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 37,97 EUR kiindulási érték 32,4 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének d) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 56,17 EUR kiindulási átlagértéke.

(119) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Lettország nem nyújtott be indokolást a (113)–(117) preambulumbekezdésben említett eltérésekre, a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódó további megállapított költségekre hivatkozva. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott értékelési kritériumok Lettország tekintetében nem tekinthetők teljesültnek.

(120) A (112)–(119) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Lettország útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

8. SZLOVÁKIÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A költséghatékonysági célok értékelése

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

Szlovákia 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	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) 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 Szlovákiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó - 0,6 %-os megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(123) 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 Szlovákiának a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,4 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje gyengébb az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest.

(124) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Szlovákia esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 60,11 EUR kiindulási érték 70,0 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének c) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 35,35 EUR kiindulási átlagértéke.

(125) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (122)–(124) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (122) és (123) 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.

(126) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Szlovákia a teljesítményterv-tervezetben hivatkozik az LPS léginavigációs szolgáltató számára a negyedik referencia-időszak során, a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre. Az ismertetett kapacitási intézkedések a következő fő elemekből állnak:

a) további légiforgalmi irányítók képzése és alkalmazása a műveletekben a negyedik referencia-időszak során várható forgalomnövekedés kezelése érdekében; ennek eredményeként a negyedik referencia-időszak során a tervek szerint összességében több mint 10 %-kal nő a pozsonyi körzeti irányító központban végzett műveletekben részt vevő légiforgalmi irányítók száma;

b) új ATM rendszer bevezetése, amely a légtérkapacitás jövőbeli javításának lehetővé tételét szolgálja;

c) az infrastruktúra és az épületek korszerűsítése a működési reziliencia fokozása érdekében.

(127) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, a Szlovákia által a (126) 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 Szlovákia 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 Szlovákia 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 (122) és (123) preambulumbekezdésben említett uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések nem tudhatók be kizárólag az előterjesztett kapacitási intézkedésekből eredő többletköltségeknek.

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

(129) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Szlovákia a teljesítményterv-tervezetben 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.

(130) A (121)–(129) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a Szlovákia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

9. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(131) A fentiek fényében a FABEC Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által benyújtott teljesítményterv-tervezetében foglalt egyes teljesítménycélok, valamint a Dánia, Észtország, Írország, Görögország, Lettország és Szlovákia által benyújtott teljesítményterv-tervezetekben foglalt egyes teljesítménycélok nem tekinthetők összeegyeztethetőnek a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(132) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (3) bekezdése második albekezdésének megfelelően az érintett tagállamoknak az e határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül a Bizottság ajánlásainak figyelembevételével be kell nyújtaniuk a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetüket a Bizottságnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az e határozat mellékletében felsorolt – a Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által benyújtott, funkcionális légtérblokkra vonatkozó teljesítményterv-tervezetben, valamint a Dánia, Észtország, Írország, Görögország, Lettország és Szlovákia által benyújtott nemzeti teljesítményterv-tervezetekben foglalt – teljesítménycélok nincsenek összhangban az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Görögországnak felül kell vizsgálnia a 2025-re és 2026-ra vonatkozó, az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, percben kifejezett járatonkénti átlagos késésnek megfelelő kapacitáscéljait annak érdekében, hogy azok összhangban legyenek a „kapacitás" fő teljesítményterületre vonatkozóan az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 4. cikkében meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

Amennyiben az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott, 2024. július 2-i hálózatműködtetési terv konkrét kiegészítő intézkedéseket javasol a kapacitásteljesítmény javítása érdekében, ezeket az intézkedéseket figyelembe kell venni az első bekezdésben említett kapacitási teljesítménycélok felülvizsgálatakor.

3. cikk

Belgiumnak, Dániának, Németországnak, Észtországnak, Írországnak, Görögországnak, Lettországnak, Luxemburgnak, Hollandiának és Szlovákiának lefelé kell módosítania az útvonali díjszámítási körzeteik tekintetében megállapított egységköltségben kifejezett költséghatékonysági célokat.

Költséghatékonysági céljaik felülvizsgálata során ezek a tagállamok:

a) biztosítják, 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 csökkentik 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 alkalmazzák, szolgáltatási egységekben kifejezve.

Az első bekezdés a) pontjától eltérve, amennyiben az érintett útvonali díjszámítási körzet kiindulási értéke megfelel az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában foglalt kritériumnak, az érintett tagállam biztosítja, hogy a felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangban legyenek legalább az uniós szintű megállapítottegységköltség-trenddel vagy az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trenddel.

Amennyiben egy tagállam az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikke (3) bekezdésének második albekezdésével összhangban benyújtandó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében 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. Az érintett tagállamnak 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.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság, a Dán Királyság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Észt Köztársaság, Írország, a Görög Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség, a Holland Királyság és a Szlovák Köztársaság 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

1. **A FABEC BELGIUM, NÉMETORSZÁG, FRANCIAORSZÁG, LUXEMBURG ÉS HOLLANDIA ÁLTAL BENYÚJTOTT TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Belgium és Luxemburg 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	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Németország 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	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Hollandia 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	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **DÁNIA TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Dánia 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	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **ÉSZTORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Észtország 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	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **GÖRÖGORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Görögország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Görögország 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	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **ÍRORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Írország 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	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **LETTORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Lettország 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	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **SZLOVÁKIA TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Szlovákia 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	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**