2026/1042

2026.5.18.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/1042 HATÁROZATA

(2026. április 23.)

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

(az értesítés a C(2026) 2554. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol és az ír 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 15. cikke (1) és (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 teljesítmény- és díjszámítási rendszerének minden egyes referencia-időszakára vonatkozóan. Az említett tervekben szereplő helyi teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(2) A Bizottság 2024. június 12-én elfogadta a negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat. A szóban forgó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Írország 2024. október 1-jén benyújtotta a Bizottságnak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet. Miután a Bizottság meggyőződött a teljesítményterv-tervezet hiánytalanságáról, Írország 2024. november 18-án aktualizált teljesítményterv-tervezetet (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezet) nyújtott be.

([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).

(4) A Bizottság megállapította, hogy a teljesítményterv-tervezetben Írország által útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok nem felelnek meg az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. pontjában meghatározott értékelési kritériumoknak, és ezért nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(5) A Bizottság ezért 2025. május 16-án az (EU) 2025/1040 bizottsági végrehajtási határozattal ([5]) értesítette Írországot arról a megállapításról, amely szerint a (4) preambulumbekezdésben említett teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós teljesítménycélokkal. Az említett határozatban a Bizottság ajánlásokat fogalmazott meg Írország számára annak biztosítása érdekében, hogy az ország teljesítménycéljai összhangban legyenek a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(6) Írország 2025. augusztus 18-án értékelés céljából a negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet nyújtott be a Bizottságnak. A szóban forgó terv hiánytalanságának ellenőrzését követően Írország 2025. október 8-án benyújtotta a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet aktualizált változatát (a továbbiakban: felülvizsgált teljesítményterv-tervezet).

(7) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő értékelési kritériumok alapján és a releváns esetekben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycélok összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(8) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet értékelését. A költségeknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontjában említett útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti felosztását azonban a Bizottság az Írországtól 2025 decemberében kapott további információk alapján külön felülvizsgálatnak veti alá. 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 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet ([6]) 22. cikke (5) bekezdésének.

(9) A teljesítmény-felülvizsgálati testület, amely az (EU) 2024/2803 rendelet 13. cikkének (2) bekezdése értelmében segíti a Bizottságot a teljesítményrendszerek és a díjszámítási rendszerek végrehajtásában, véleményt nyújtott be a Bizottságnak az Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélokról e célok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangja tekintetében. Az e határozatban foglalt megállapítások a teljesítmény-felülvizsgálati testület véleményében ([7]) foglalt részletes technikai értékelésen alapulnak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A biztonsági célok értékelése

(10) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.1. pontjának megfelelően értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt célok összhangban vannak-e az uniós szintű célokkal.

([5]) 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 (HL L, 2025/1040, 2025.5.23., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

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

([7]) A teljesítmény-felülvizsgálati testület 1-2026. sz. véleménye a negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetek értékeléséről, 2026. január 28.

(11) Az Írország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment eredményessége tekintetében előterjesztett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Írország	**A repülésbiztonság-menedzsment eredményességével 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**
AirNav Ireland	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	D	D	D	D	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	C	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	C	C	C	C	**C**

(12) A Bizottság megállapította, hogy az Írország által az „AirNav Ireland” léginavigációs szolgáltató számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok megegyeznek a 2025 és 2029 közötti naptári évekre vonatkozó uniós repülésbiztonsági célokkal.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet a helyi biztonsági célok elérését célzó intézkedéseket határoz meg az AirNav Ireland számára: ilyenek például a veszélyek azonosításának és nyilvántartásának javítása, a légiforgalmi irányítók fáradtsági szintjére vonatkozó adatok elemzésére szolgáló szoftver beszerzése, valamint biztonsági elemzők felvétele az irányítási folyamatok változásainak felülvizsgálatára.

(14) A (11), a (12) és a (13) preambulumbekezdésben ismertetett megállapítások alapján a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő, 2029-re vonatkozó helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban meghatározott megfelelő uniós szintű célokkal. Ezért úgy kell tekinteni, hogy ezek a helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok értékelése

(15) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában megállapított kritérium alapján értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítménytervezetben szereplő, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatos célok összhangban vannak-e az uniós szintű célokkal. Ennek megfelelően a Bizottság az Írország által javasolt környezetvédelmi célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) 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.

([8]) 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).

(16) Az Írország által a negyedik referencia-időszakra javasolt környezetvédelmi teljesítménycélok és az európai útvonalhálózat-javítási terv szerinti, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett kapcsolódó nemzeti referenciaértékek a következők:

Írország	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referenciaértékek	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy az Írország által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(18) A Bizottság megjegyzi, hogy Írország a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben olyan, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket terjesztett elő, amelyek magukban foglalják egy új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer bevezetéséét és a szomszédos országokkal közös, határokon átnyúló, szabad útvonalú légtér megvalósítását, ideértve a negyedik referencia-időszak során meghatározandó lehetséges további fejlesztéseket is.

(19) A (16), a (17) és a (18) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A kapacitáscélok értékelése

(20) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte, hogy az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangban vannak-e az uniós célokkal. Ennek megfelelően a Bizottság az Írország által javasolt kapacitáscélokat összehasonlította az (EU) 2019/123 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.

(21) Az Írország 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:

Írország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referenciaértékek	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) A Bizottság megállapítja, hogy az Írország által javasolt kapacitáscélok alacsonyabbak, mint a negyedik referencia-időszak éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékek.

(23) A Bizottság megjegyzi, hogy Írország a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedéseket terjesztett elő, amelyek magukban foglalják további légiforgalmi irányítók és légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet (ATSEP) felvételét és képzését, a szektorokra bontás javítását, valamint a kapacitásbővítést lehetővé tévő rendszerekbe és infrastruktúrákba történő beruházások megvalósítását.

(24) Ezen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy Írország a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet 8. cikkének (4) bekezdésével és 10. cikkének (3) bekezdésével összhangban két további fő teljesítménymutatót és további kapcsolódó teljesítménycélokat határozott meg a „kapacitás" fő teljesítményterületen. E további fő teljesítménymutatók célja annak nyomon követése, hogy az AirNav Ireland miként hajtotta végre a légiforgalmi irányítók és a légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet teljes munkaidős egyenértékben mért létszámának növelését célzó intézkedéseket. A teljes munkaidős egyenértékek számának növelése ezekben a személyzeti kategóriákban kritikus fontosságú a légtérkapacitás növeléséhez és a tervezett állóeszköz-beruházások időben történő végrehajtásának támogatásához.

(25) Írország az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet 11. cikkének (4) bekezdésével összhangban pénzügyi jellegű ösztönzőrendszereket is létrehozott a (24) preambulumbekezdés szerinti további kapacitási teljesítménycélok elérésének támogatására.

(26) A (24) és a (25) preambulumbekezdésre hivatkozva a Bizottság pozitívan értékeli az Írország által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben meghatározott további kapacitási teljesítménycélokat és a kapcsolódó pénzügyi ösztönzőrendszereket. A Bizottság megjegyzi, hogy a pénzügyi ösztönzők a forgalomnak a negyedik referencia-időszakban tapasztalt tényleges alakulásához kapcsolódnak, és céljuk azon költségek csökkentése, amelyek abban az esetben sújtják a légtérfelhasználókat, ha nem kerül sor a légiforgalmi irányítók és a légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet tervezett felvételének maradéktalan végrehajtására. A Bizottság úgy véli, hogy a léginavigációs szolgáltató számára e tekintetben meghatározott pénzügyi ösztönzők indokoltak és arányosak, tekintettel a negyedik referencia-időszak során további légiforgalmi irányítók és légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet tervezett felvételéhez kapcsolódó jelentős költségekre.

(27) A (21)–(26) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó, a (21) preambulumbekezdésben említett célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

(28) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontjával összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében felülvizsgálta a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében meghatározott, kapacitásra vonatkozó teljesítménycélokat. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

A költséghatékonysági célok értékelése

(29) A Bizottság az (EU) 2025/1040 végrehajtási határozatban megállapította, hogy az Írország által 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt javasolt útvonali költséghatékonysági célok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal. Felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében Írország felülvizsgált útvonali költséghatékonysági célokat javasolt.

(30) Az alábbi táblázat az Írország által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben javasolt felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélokat ismerteti.

Írország útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) A Bizottság megjegyzi, hogy Írországnak a negyedik referencia-időszak egyes éveire megállapított egységköltsége valamivel alacsonyabb a 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglaltnál, ami javulást jelent.

(32) Az alábbi táblázat a díjszámítási körzet tekintetében az EUR-ban, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett, megállapított költségeket és , a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben bemutatott, Írország által meghatározott forgalmi feltételezéseket ismerteti:

Írország útvonali díjszámítási körzete	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált megállapított költségek reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve (felülvizsgált teljesítményterv-tervezet)	**147 millió EUR**	**155 millió EUR**	**158 millió EUR**	**161 millió EUR**	**165 millió EUR**
A (felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt) forgalmi előrejelzés ezer útvonali szolgáltatási egységben kifejezve	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte, hogy az Írország által javasolt felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangban vannak-e az uniós költséghatékonysági célokkal.

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

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,9 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trend az azonos időszakban −1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(36) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Írország esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 26,89 EUR-s kiindulási érték 5,4 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének b) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 28,43 EUR-s kiindulási átlagértéke.

(37) A Bizottság megvizsgálta továbbá, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (34) és a (35) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (34) és a (35) preambulumbekezdésben említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez, illetve 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 intézkedésekhez kapcsolódó megállapított többletköltségeknek tulajdoníthatók-e.

(38) A teljesítmény-felülvizsgálati testület kiszámította az Írország által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott költségek és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek, valamint a harmadik és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez együttesen szükséges megállapított költségek közötti becsült különbségeket. A teljesítmény-felülvizsgálati testület megállapításai alapján a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan Írország által javasolt teljes megállapított költség reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve körülbelül 92,9 millió EUR-val elmarad az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges szinttől, ami reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 18,6 millió EUR átlagos éves különbséget jelent. Hasonló – a negyedik referencia-időszak egészében reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve körülbelül 98,0 millió EUR-t kitevő – különbség figyelhető meg a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges szinthez képest, ami reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 19,6 millió EUR éves átlagos különbségnek felel meg.

(39) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezete hivatkozik az AirNav Ireland útvonali léginavigációs szolgáltatónál a helyi kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedésekkel (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) kapcsolatban a negyedik referencia-időszak során felmerült megállapított többletköltségekre.

(40) A Bizottság megállapítja, hogy Írország a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben nyolc kapacitási intézkedést terjesztett elő és számszerűsített, amelyek teljes összege a negyedik referencia-időszak során reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 104,1 millió EUR.

(41) Ezek a kapacitási intézkedések elsősorban a további személyzet, különösen a légiforgalmi irányítók és a légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet AirNav Ireland általi képzését és foglalkoztatását foglalják magukban:

— Az AirNav Ireland azt tervezi, hogy a negyedik referencia-időszakban 30 teljes munkaidős egyenértékkel növeli Shannon körzeti irányító központjában (a továbbiakban: ACC) dolgozó légiforgalmi irányítók számát, így az ACC-ben alkalmazott légiforgalmi irányítók teljes létszáma 2029-re 225 teljes munkaidős egyenértékre emelkedik. Írország kifejti, hogy ezen intézkedés révén az AirNav Ireland légiforgalmi irányító személyzetének létszáma megfelelő lesz a forgalmi igények kielégítéséhez, miközben műveleteinek rezilienciája is növekszik. Ennek eredményeként az AirNav Ireland számításai szerint jelentősen csökkenni fognak azok az esetek, amikor túlórát kell elrendelni.

— Ami a további, légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet foglalkoztatását illeti, Írország kifejti, hogy a mérnökök létszámának növelése támogatná a tőkebefektetési projektek megvalósítását és egy új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer negyedik referencia-időszak alatti kivitelezését, míg a korábbi referencia-időszakokban a léginavigációs szolgáltató az ATSEP-álláshelyek alulfinanszírozottsága miatt nem tudta maradéktalanul megvalósítani a beruházásokat. Az AirNav Ireland célja továbbá, hogy 2029-ig összesen 83 műveletigazgatási és általános kisegítő dolgozót alkalmazzon, ezzel mentesítve a légiforgalmi irányítókat a nem operatív feladatok ellátása alól, ami által növekedik az alkalmazott légiforgalmi irányítók termelékenysége és hatékonysága.

(42) Írország kapacitási intézkedésként ezenkívül a rendszerekbe és infrastruktúrába történő beruházásokra és egy új ATM-rendszer beszerzésére és telepítésére is hivatkozik, amelyek funkcionális és műszaki fejlesztéseket fognak biztosítani:

— Az új ATM-rendszer felváltja a jelenlegi, 17 éve használatban lévő elavult rendszert. Ez az új ATM-rendszer lehetővé teszi a légiforgalmi irányítók döntéshozatalát támogató műszaki funkciók fejlesztését, a légiforgalmi irányítók termelékenységének javítását és a rutinfeladatok automatizálását.

— Az AirNav Ireland egy új vészhelyzeti ATM-rendszer bevezetését és a körzeti irányító központjához tartozó épületek bővítését is tervezi. Ez a beruházás lehetővé teszi az új ATM-rendszer létesítményeinek hitelesítését és tesztelését, a kapacitás bővítését és a szolgáltatás folytonosságának biztosítását.

— Ezenkívül az AirNav Ireland korszerűsíti radarinfrastruktúráját, beleértve a 2005 és 2008 között telepített, élettartamuk végét elért műszaki alkatrészek cseréjét is. E beruházásnak az a célja, hogy megbízható rádiólokációs lefedést, több kapacitást és nagyobb termelékenységet biztosítson.

(43) A teljesítmény-felülvizsgálati testület részletesen elemezte az Írország által javasolt, kapacitásra vonatkozó intézkedéseket. Elemzésében a teljesítmény-felülvizsgálati testület figyelembe vette a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő további indokolásokat, valamint a (25) és a (26) preambulumbekezdésben említett további ösztönzőrendszereket, amelyeket Írország a légiforgalmi irányítók és a légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzet negyedik referencia-időszakra tervezett felvételének végrehajtásával kapcsolatban hozott létre. Mindezek alapján a teljesítmény-felülvizsgálati testület úgy ítélte meg, hogy az Írország által hivatkozott kapacitási intézkedések szükségesek a kapacitáscélok eléréséhez, és arányosak vele.

(44) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati testület által végzett értékelésre, az Írország által a (39)–(43) preambulumbekezdésben említett kapacitási intézkedések kapcsán bejelentett többletköltségek nagyobbak, mint az uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt, a teljesítmény-felülvizsgálati testület által kiszámított és a (38) preambulumban ismertetett eltérések.

(45) A (39)–(44) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások fényében a Bizottság megállapítja, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot Írország vonatkozásában teljesítettnek kell tekinteni a (34) preambulumbekezdés szerinti uniós szintű megállapított-tegységköltség-trendtől való eltérés és a (35) preambulumbekezdésben említett hosszú távú uniós szintű megállapí-tottegységköltség-trendtől való eltérés tekintetében. A Bizottság ezért úgy véli, hogy Írország megfelelően végrehajtotta az (EU) 2025/1040 végrehajtási határozat 3. cikkében foglalt, a helyi költséghatékonysági teljesítmény-céljainak felülvizsgálatára vonatkozó ajánlásokat.

(46) A (30)–(45) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(47) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében felülvizsgálta a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélokat. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(48) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy az Írország felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Írország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt, e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban vannak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak Írország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2026. április 23-án.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

Az Írország által benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Írország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve**, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással					
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	D	D	D	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

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

Írország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

Írország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgáltatások megállapított egységköltsége

Írország útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2022. évi árakon kifejezve)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**