2025/1053

2025.5.28.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1053 HATÁROZATA

(2025. május 19.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a Cseh Köztársaság által benyújtott 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(2025) 2924. számú dokumentummal történt)

(Csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,

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

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

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

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

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

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

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

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő kritériumok alapján és adott esetben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját.

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

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A biztonsági célok értékelése

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

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

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

(10) A Bizottság megállapította, hogy a Cseh Köztársaság által az „ANS CR” léginavigációs szolgáltató számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzések közül három esetében megegyeznek a negyedik referencia-időszak egyes naptári éveire vonatkozó uniós szintű célokkal, míg a repülésbiztonsági garanciára vonatkozó célkitűzés a tervek szerint 2026-tól, a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére vonatkozó célkitűzés pedig a tervek szerint 2029-ben teljesül.

(11) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg az ANS CR-re vonatkozóan a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, ideértve az átalakított veszélyhelyzet-reagálási folyamatok végrehajtását, a fokozott biztonságfelügyeletet és képzést, valamint a repülésbiztonsági garancia keretén belüli aktualizált gyakorlatokat.

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

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

A környezetvédelmi célok értékelése

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

(14) A Cseh Köztársaság 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:

Cseh Köztársaság	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**
Referenciaértékek	2,54 %	2,52 %	2,49 %	2,45 %	2,43 %

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

(16) A Bizottság megjegyzi, hogy a Cseh Köztársaság a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a határokon átnyúló műveletek további kiterjesztését és a légtér szektorainak jobb kialakítását.

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

A kapacitáscélok értékelése

(18) A „kapacitás" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a teljesítményterv-tervezetben benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Cseh Köztársaság által javasolt útvonali kapacitáscélokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.

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

(19) A Cseh Köztársaság 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:

Cseh Köztársaság	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**
Referenciaértékek	0,19	0,14	0,11	0,10	0,10

(20) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság által javasolt útvonali kapacitáscélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(21) A Bizottság megjegyzi, hogy a Cseh Köztársaság a teljesítményterv-tervezetben az útvonali kapacitáscéljainak elérését szolgáló intézkedéseket terjesztett elő. Ezen intézkedések közé tartozik a légiforgalmi irányítók felvétele és képzése, a szektorok nyitvatartási idejének optimalizálása, a megfelelőbb légtérszektorok kialakításának megvalósítása és a légiforgalmi szolgáltatási rendszer továbbfejlesztése.

(22) A (19), (20) és (21) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

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

(24) A Bizottság megjegyzi, hogy a negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok hatására jelentősen romlik a teljesítmény az évi átlagos érkezési ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakhoz képest. A negyedik referencia-időszakra javasolt cél járatonként 0,40 perc, míg a harmadik referencia-időszakban rögzített tényleges teljesítmény járatonként 0,01–0,15 perc volt.

(25) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Cseh Köztársaságnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a negyedik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (24) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A költséghatékonysági célok értékelése

(26) 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 Cseh Köztársaság által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a negyedik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a harmadik és a negyedik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2020–2029) tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása azon díjszámítási körzetek átlagértékével, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(27) A Cseh Köztársaság által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

A Cseh Köztársaság 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	**1 315,2 CZK**	**1 425,1 CZK**	**1 426,6 CZK**	**1 425,3 CZK**	**1 393,9 CZK**	**1 383,9 CZK**	**1 336,2 CZK**
megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	53,62 EUR	58,10 EUR	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR

(28) 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 a Cseh Köztársaságnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó −1,3 %-os megállapítottegységköltség-trendje erősebb teljesítményt mutat az azonos időszakban −1,2 %-os uniós szintű trendhez képest.

(29) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve a Cseh Köztársaságnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,2 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban −1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(30) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében a Cseh Köztársaság elvesztette az általa hagyományosan kiszolgált átrepülések jelentős részét. Ez a forgalomcsökkenés a negyedik referencia-időszak alatt is jelentős hatással van a léginavigációs szolgáltató költséghatékonyságára, és különösen negatívan hat a Cseh Köztársaság hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjére.

(31) Ezért a (29) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában meg kell vizsgálni, hogy a Cseh Köztársaság a (30) preambulumbekezdésben említett körülmények hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(32) E célból a Bizottság újraszámította a hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet az ukrajnai háború következtében a Cseh Köztársaságban bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás a Cseh Köztársaság esetében −2,3 %-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 a Cseh Köztársaság teljesíti a (29) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaságnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 58,10 EUR kiindulási értéke 13,6 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 51,14 EUR kiindulási átlagértéke.

(34) Ha kizárjuk az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja nyomán jelentkező forgalmi változások negatív hatását, egyértelmű, hogy a Cseh Köztársaság megfelel mind az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek, mind pedig az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a (33) preambulumbekezdésben említett átlagos 2024. évi kiindulási megállapított egységköltségtől való eltérés nem zárja ki azt, hogy a Cseh Köztársaság költséghatékonysági teljesítménycéljai összhangban legyenek az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal.

(35) A (27)–(34) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítménytervtervezetben 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

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

Az útvonali és közelkörzeti ösztönzőrendszerek felülvizsgálata

(37) A Bizottság – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjával összhangban – a teljesítményterv-tervezetre vonatkozó értékelését kiegészítette az említett végrehajtási rendelet 11. cikkében említett, a kapacitáscélok elérését támogató ösztönzőrendszerek (a továbbiakban: kapacitásösztönző rendszerek) felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy a negyedik referencia-időszakra a Cseh Köztársaság által a negyedik referencia-időszakon belüli útvonali és közelkörzeti szolgáltatásokra vonatkozóan létrehozott kapacitásösztönző rendszerek aggályokat vetnek fel.

(38) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezetben szereplő útvonalkapacitás-ösztönző rendszer és közelkörzetikapacitás-ösztönző rendszer a megállapított költségek mindössze 0,75 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt tartalmaz. Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által adott szakvéleményre, a Bizottság úgy véli, hogy a Cseh Köztársaság által a kapacitásösztönző rendszerek tekintetében meghatározott 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*”.

(39) Ezért végleges teljesítménytervének az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben a Cseh Köztársaságnak felül kell vizsgálnia a kapacitásösztönző rendszereit annak érdekében, hogy az ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozza meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően lényeges hatással van 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.

KÖVETKEZTETÉSEK

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

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Cseh Köztársaság 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 a Cseh Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 19-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A Cseh Köztársaság teljesítményterv-tervezetében foglalt, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

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

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Cseh Köztársaság	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Cseh Köztársaság	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A Cseh Köztársaság 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	**1 315,2 CZK**	**1 425,1 CZK**	**1 426,6 CZK**	**1 425,3 CZK**	**1 393,9 CZK**	**1 383,9 CZK**	**1 336,2 CZK**
	53,62 EUR	58,10 EUR	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR