2025/1055

2025.5.28.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1055 HATÁROZATA

(2025. május 19.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Svédország 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) 2927. számú dokumentummal történt)

(Csak a svéd 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 Svédország 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 Svédország 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 Svédország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében előterjesztett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Svédország	**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**
LFV	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**

(10) A Bizottság megállapította, hogy a Svédország által a léginavigációs szolgáltató (LFV) számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok megegyeznek a 2025 és 2029 közötti naptári évekre vonatkozó uniós repülésbiztonsági célokkal.

(11) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezet ismertette az LFV által a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében bevezetendő intézkedéseket, amelyek a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének végrehajtásához kapcsolódnak.

(12) A teljesítményterv-tervezet hatálya alá tartozó közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokat biztosító szolgáltatók – nevezetesen az ACR, az SDATS és az AFAB – tekintetében Svédország által javasolt repülésbiztonsági célok szintén összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Svédország intézkedéseket terjesztett elő, amelyek a repülésbiztonsági teljesítménycéljaik elérését szolgálják.

([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).

(13) A (9)–(12) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítménytervtervezetben foglalt helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok értékelése

(14) 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 Svédország 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.

(15) A Svédország 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:

Svédország	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Referenciaértékek	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) A Bizottság megjegyzi, hogy Svédország a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a határokon átnyúló szabad útvonalú légtér megerősítését, valamint a légtérfelhasználók stockholmi Arlanda és göteborgi Landvetter repülőtérre irányuló útvonalainak lerövidítése érdekében tervezett légtérmódosításokat (a továbbiakban: SWEA-projekt).

(18) A (15), (16) és (17) 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

(19) A „kapacitás" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Svédország 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).

(20) A Svédország 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:

Svédország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenciaértékek	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) A Bizottság megállapítja, hogy a Svédország által javasolt kapacitáscélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(22) A Bizottság megjegyzi, hogy Svédország a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a szektorok optimalizálását, a légtérgazdálkodás, valamint a légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezés javítását, a dinamikus szektorkonfigurációkat, a SWEA-projekt végrehajtását, valamint a körzeti irányítóközpontokban végzett műveletekben részt vevő légiforgalmi irányítók számának mérsékelt növelését.

(23) A (20), (21) és (22) 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

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

(25) A Bizottság megjegyzi, hogy a negyedik referencia-időszakra javasolt közelkörzeti kapacitáscélok hatására jelentősen romlik a teljesítmény az évi átlagos érkezési ATFM-késés tekintetében a harmadik referencia-időszakhoz képest. A negyedik referencia-időszakra javasolt célokat járatonként 0,35 percben határozták meg, míg 2024-ben járatonként 0,07 perces tényleges ATFM-késést regisztráltak.

(26) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svédországnak 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 (25) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

A költséghatékonysági célok értékelése

(27) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban Svédország 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.

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

Svédország 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	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve Svédországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 3,4 %-os megállapítottegységköltség-trendje erősebb teljesítményt mutat az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest.

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

(31) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében Svédország 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 Svédország hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjére.

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

(33) E célból a Bizottság újraszámította a hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet az ukrajnai háború következtében Svédországban bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás Svédország esetében – 2,0 %-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 Svédország teljesíti a (30) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(34) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Svédországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 72,17 EUR kiindulási értéke 17,9 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 61,19 EUR kiindulási átlagértéke.

(35) A (29) preambulumbekezdésben foglaltak szerint egyértelmű, hogy Svédországnak a negyedik referencia-időszak alatti megállapított egységköltsége jelentős mértékben felülmúlja a megfelelő uniós szintű trendet. Továbbá, amint azt a (30)–(33) preambulumbekezdés is mutatja, az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából eredő forgalmi változások negatív hatását figyelmen kívül hagyva Svédország teljesíti az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a (34) preambulumbekezdésben említett átlagos 2024. évi kiindulási megállapított egységköltségtől való eltérés nem zárja ki azt, hogy Svédország költséghatékonysági teljesítménycéljai összhangban legyenek az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal.

(36) A (28)–(35) 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

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

KÖVETKEZTETÉSEK

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

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Svédország 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 Svéd Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 19-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

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

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Svédország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok** a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással					
Léginavigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	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

Svédország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Svédország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Svédország 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	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR