

# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2022/728 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2022. április 13.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Ciprus, Franciaország, Görögország, Hollandia, Lettország, Luxemburg, Málta, Németország, Románia és Svédország által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások meghatározásáról

(az értesítés a C(2022) 2283. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol, francia, görög, holland, lett, máltai, német, román és svéd nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

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) <sup>(1)</sup> és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának második albekezdésére,

az Egységes Égbolt Bizottsággal való konzultációt követően,

mivel:

### ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

#### Háttér-információk

- (1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke értelmében létre kell hozni a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ezen túlmenően az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> 10. cikke előírja a tagállamok számára, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kötelező teljesítménycélokat kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerének minden referencia-időszakára. E teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük a Bizottság által az adott referencia-időszakra vonatkozóan elfogadott uniós szintű célokkal. A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletében meghatározott értékelési kritériumok alapján értékeli, hogy a teljesítményterv-tervezetekben javasolt teljesítménycélok összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (2) A Covid19-világjárvány kitörése a 2020-as naptári év első negyedéve óta jelentős hatást gyakorolt a légiközlekedési ágazatra, a tagállamok és harmadik országok által a világjárvány megfékezése érdekében hozott intézkedések miatt pedig a világjárvány előtti szinthez képest jelentősen csökkentette a légi forgalom volumenét.

<sup>(1)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

<sup>(2)</sup> 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.).

- (3) A harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat eredetileg az (EU) 2019/903 bizottsági végrehajtási határozat<sup>(?)</sup> állapította meg. Mivel az említett uniós szintű teljesítménycélok és a tagállamok által ezt követően a harmadik referencia-időszakra benyújtott teljesítményterv-tervezetek kidolgozására a Covid19-világjárvány kitörése előtt került sor, azokban nem lehetett figyelembe venni a légi közlekedés tekintetében a járvány miatt jelentősen megváltozott körülményeket.
- (4) A Covid19-világjárvány által a léginavigációs szolgálatok ellátására gyakorolt hatásra válaszul az (EU) 2020/1627 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>(\*)</sup> a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan olyan rendkívüli intézkedéseket állapított meg, amelyek eltérnek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet rendelkezéseitől. Az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság 2021. június 2-án elfogadta az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozatot<sup>(?)</sup>, amely megállapította a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat a „biztonság”, a „környezetvédelem”, a „kapacitás” és a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületeken.
- (5) Valamennyi tagállam kidolgozta és elfogadta a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált helyi teljesítménycélokat tartalmazó teljesítményterv-tervezeteket, és azokat 2021. október 1-jéig benyújtotta a Bizottsághoz értékelésre. Az említett teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felkérte a tagállamokat, hogy 2021. november 17-ig nyújtsák be az aktualizált teljesítményterv-tervezeteket. A Bizottság e határozatban foglalt értékelése a tagállamok által benyújtott, aktualizált teljesítményterv-tervezeteken alapul.
- (6) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv, amely az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése értelmében segíti a Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásában, benyújtott a Bizottságnak egy jelentést, amely tartalmazza a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetek értékelésére vonatkozó szakvéleményét.

### Értékelési kritériumok

- (7) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában megállapított értékelési kritériumok alapján és a helyi körülmények figyelembevételével értékelt a nemzeti célok, illetve a funkcionális légtérblokkok szintjén kitűzött célok összhangját. A Bizottság minden egyes fő teljesítményterület és a kapcsolódó teljesítménycélok tekintetében kiegészítette az értékelést a teljesítménytervek tervezetének az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.
- (8) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelt a léginavigációs szolgáltatók biztonságirányításának hatékonyságával kapcsolatban a tagállamok által benyújtott célok összhangját. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt a biztonsági célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával. A Bizottság megállapította, hogy az összes tagállam által a biztonság tekintetében javasolt helyi teljesítménycélok összhangban vannak a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal, ezért e határozat nem tartalmaz kapcsolódó megállapításokat.
- (9) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelt a tényleges röppályán az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban a tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította az európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó, releváns referenciaértékekkel. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt a környezetvédelmi célok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával.

(?) A Bizottság (EU) 2019/903 végrehajtási határozata (2019. május 29.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű teljesítmény-céljainak a 2020. január 1-jén kezdődő és 2024. december 31-én záruló harmadik referencia-időszakra vonatkozó meghatározásáról (HL L 144., 2019.6.3., 49. o.).

(\*) A Bizottság (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelete (2020. november 3.) az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének harmadik referencia-időszakára (2020–2024) vonatkozó, a Covid19-világjárvány miatti rendkívüli intézkedésekről (HL L 366., 2020.11.4., 7. o.).

(?) A Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata (2021. június 2.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű felülvizsgált teljesítménycéljainak a harmadik referencia-időszakra (2020–2024) szóló meghatározásáról és az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2021.6.3., 3. o.).

- (10) A 2020-as naptári év tekintetében a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban meghatározott uniós szintű teljesítménycélt az (EU) 2021/891 végrehajtási határozat nem módosította, tekintettel arra, hogy az említett cél alkalmazására vonatkozó időszak lejárt, és így a határozat végrehajtása jogerőssé vált, nem hagyva lehetőséget visszamenőleges kiigazításra. Ennek megfelelően nem volt helyénvaló, hogy a tagállamok a 2021. október 1-jéig benyújtott teljesítményterv-tervezetekben felülvizsgálják a 2020-as naptári évre kitűzött helyi teljesítménycéljaikat a „környezetvédelem” fő teljesítményterületen. E megfontolások fényében a Bizottság a 2021-es, 2022-es, 2023-as és 2024-es naptári év tekintetében értékelte, hogy a környezetvédelemre vonatkozó helyi teljesítménycélok összhangban vannak-e a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal. A Bizottság ennek alapján megállapította, hogy az összes tagállam által a biztonságra vonatkozóan javasolt helyi teljesítménycélok összhangban vannak a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal, ezért e határozat nem tartalmaz kapcsolódó megállapításokat.
- (11) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légitforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a teljesítményterv-tervezetben javasolt célokat összehasonlította a hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel. A Bizottság a helyi körülmények figyelembevételével végezte el az értékelést, kiegészítve azt az útvonali kapacitáscélok elérését célzó, tervezett intézkedéseknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontjában meghatározott elemek tekintetében elvégzett felülvizsgálatával, ideértve különösen a tervezett jelentős beruházások és az ösztönzőrendszer vagy -rendszerek felülvizsgálatát is.
- (12) A 2020-as naptári év tekintetében a „kapacitás” fő teljesítményterületen a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, eredetileg az (EU) 2019/903 végrehajtási határozatban meghatározott uniós szintű teljesítménycélt az (EU) 2021/891 végrehajtási határozat nem módosította, tekintettel arra, hogy az említett cél alkalmazására vonatkozó időszak lejárt, és ezért végrehajtása jogerőssé vált, így nem maradt lehetőség visszamenőleges kiigazításra. Ennek megfelelően nem volt helyénvaló, hogy a tagállamok a 2021. október 1-jéig benyújtott teljesítményterv-tervezetekben felülvizsgálják a 2020-as naptári évre vonatkozó helyi teljesítménycéljaikat a „kapacitás” fő teljesítményterületen. E megfontolások fényében a Bizottság a 2021-es, 2022-es, 2023-as és 2024-es naptári év tekintetében értékelte, hogy a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok összhangban vannak-e a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (13) Ezenkívül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikke (3) és (4) bekezdésének megfelelően az e végrehajtási rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette értékelését a közeli légínavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, tervezett kapacitáscéloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti felülvizsgálatával. Azon eseteket illetően, amelyekben e tervezett célok aggályosnak bizonyultak, a vonatkozó megállapításokat e határozat tartalmazza.
- (14) 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 légínavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban a tagállamok által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapított egységköltség-trend a harmadik referencia-időszak tartama alatt, a második referencia-időszakot és a harmadik referencia-időszakot lefedő időszakra (2015–2024) vonatkozóan meghatározott, hosszú távú megállapított egységköltség-trend, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítva az arra a díjszámítási körzetre vonatkozó átlagértékkel, ahol a légínavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.
- (15) Azokban az esetekben, amelyekben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az útvonali költséghatékonysági célok nem állnak összhangban az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján, a Bizottság az érintett teljesítménytervekben szereplő indokolások és bizonyítékok fényében azt is megvizsgálta, hogy az eltérés szükségesnek és arányosnak minősülhet-e az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja alapján, feltéve, hogy az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérés oka kizárólag az volt, hogy a „kapacitás” fő teljesítményterületen meghatározott teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések további megállapított költségekkel jártak, vagy az eltérést kizárólag az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében vett szerkezetátalakítási intézkedések okozták.

- (16) Az útvonali költséghatékonysági célok értékelésére a helyi körülmények figyelembevételével került sor. A Bizottság az értékelést kiegészítette az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek, mégpedig az említett melléklet 2.1. d) pontja szerinti, az említett célok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálatával.
- (17) Ezen túlmenően az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikke (3) és (4) bekezdésének megfelelően az e végrehajtási rendelet hatálya alá tartozó repülőterek tekintetében a tervezett költséghatékonysági célok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette felülvizsgálatát a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó, tervezett költséghatékonysági céloknak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti értékelésével. Azon eseteket illetően, amelyekben e tervezett célok aggályosnak bizonyultak, a vonatkozó megállapításokat e határozat tartalmazza.
- (18) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. f) pontjával összhangban a tervezett kapacitáscélok értékelésével kapcsolatban a Bizottság kiegészítette felülvizsgálatát az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek tervezetének értékelésével. E tekintetben a Bizottság megvizsgálta, hogy az ösztönzőrendszerek tervezete megfelel-e az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkének (1) és (3) bekezdésében meghatározott tartalmi követelményeknek. Azon eseteket illetően, amelyekben ezen ösztönzőrendszerek tervezete aggályosnak bizonyult, a vonatkozó megállapításokat e határozat tartalmazza.

#### A forgalom alakulására vonatkozó különleges megfontolások

- (19) A STATFOR 2021. októberében végzett, forgalommal kapcsolatos alap-előrejelzése szerint az uniós szintű légi forgalom 2023-ban eléri a világjárvány előtti szintet, 2024-ben pedig meghaladja azt. A forgalom alakulását illető bizonytalanság azonban továbbra is különösen nagy mértékű a Covid19-cel összefüggő járványügyi helyzet alakulásához kapcsolódó kockázatok miatt. A Bizottság megjegyzi, hogy a forgalomélnkülés várhatóan egyenlőtlen lesz a tagállamokban.
- (20) Ennek megfelelően a harmadik referencia-időszak előre jelzett forgalomművekedése több tagállamban várhatóan jelentősen el fog maradni az uniós szintű átlagos forgalomművekedéstől, és az előrejelzések szerint a harmadik referencia-időszak alatti forgalom számos tagállamban a világjárvány előtti szint alatt marad. A Bizottság elismeri, hogy ez megnehezíti az uniós szintű költséghatékonysági célok elérését az érintett tagállamok számára, és ezt a tényezőt az egyes teljesítménytervezetek értékelése szempontjából releváns helyi körülmények felülvizsgálatakor figyelembe vette.

#### A FABEC-RE VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

##### A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése – Belgium és Luxemburg

- (21) A Belgium és Luxemburg által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Belgiumnak és Luxemburnak a díjszámítási körzet szintjén érvényes évi +5,7 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.

- (23) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Belgiumnak és Luxemburnak a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi +4,0 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott -1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Belgiumnak és Luxemburnak a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 83,28 EUR kiindulási értéke 13,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 73,56 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a különbség még tovább nő a harmadik referencia-időszak során, mivel Belgium és Luxemburg 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 49,9 %-kal magasabb a kontrollcsoport átlagánál.
- (25) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (26) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a teljesítményterv-tervezetben szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 41 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 92,6 millió EUR.
- (27) 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 teljesítményterv-tervezetben a skeyes és MUAC útvonali léginavigációs szolgáltatók számára a kapacitásnövelési intézkedésekkel kapcsolatban a harmadik referencia-időszak során felmerülő további megállapított költségekre hivatkozik.
- (28) Egyrészt a teljesítményterv-tervezet kiemeli, hogy a Belgium–Luxemburg légtér összetettsége a légiforgalmi irányítók relatív munkaterhelését növelő, és ezáltal a légiforgalmi irányítók termelékenységét és az útvonali költségápolat negatívan befolyásoló tényező. Belgium és Luxemburg magyarázata szerint ez az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést befolyásoló egyik fő tényező.
- (29) Másrészt Belgium és Luxemburg azt állítja, hogy a harmadik referencia-időszakban és azt követően mindkét útvonali léginavigációs szolgáltató – nevezetesen a skeyes és a MUAC – sajátos kihívásokkal szembesül a légi forgalom iránti igény kielégítéséhez szükséges megfelelő kapacitás biztosítása tekintetében.
- (30) A skeyes vonatkozásában a teljesítményterv-tervezet először is azt vázolja fel, hogy a légiforgalmi irányítók létszámának jelenlegi korszerkezete miatt a harmadik és a negyedik referencia-időszakban várhatóan számos légiforgalmi irányító nyugdíjba vonul.
- (31) A tervezet arról számol be, hogy az alkalmazandó belga jogszabályi előírások szerint a légiforgalmi irányítókat nyugdíjba vonulásuk időpontja előtt öt évvel vissza kell hívni szolgálati jogviszonyukból. Ezen öt év alatt jogosultak előnyudíjazásra (a továbbiakban: DISPO-rendszer), és utolsó fizetésük 75–85 %-ának megfelelő juttatásban részesülnek. A teljesítményterv-tervezetben közölt információk szerint a légiforgalmi irányítók jelenleg 56 éves korban kerülnek a DISPO-rendszerbe, és ez a korhatár várhatóan 57 évre emelkedik. 2025-től kezdődően a skeyes műveleti légiforgalmi irányítóinak 30 %-a eléri az előnyudíjazási életkort a harmadik referencia-időszakban, míg a műveleti légiforgalmi irányítók további 20 %-a a tervek szerint a negyedik referencia-időszakban válik előnyudíjazásra jogosulttá.
- (32) A skeyes a nyugdíjba vonulni tervező személyek pótlása és az előre jelzett forgalmi igényeknek megfelelő kapacitás biztosítása érdekében új légiforgalmi irányítók felvételét és képzését tervezi. A teljesítményterv-tervezet szerint a skeyes számára e tekintetben a referencia-időszak egészében az útvonali költségápolhoz rendelt többletköltségek merülnek fel, beleértve a DISPO előnyudíjazási rendszerhez kapcsolódó költségeket is.

- (33) A teljesítményterv-tervezet rámutat továbbá arra, hogy a skeyes légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszerét a MUAC léginavigációs szolgáltatóval és a belga légvédelemmel együtt egy egységes, integrált és harmonizált légtér-gazdálkodási rendszerrel kívánja felváltani, ami a polgári és katonai ATM-szolgáltatások integrációjának támogatása, valamint a kapacitás és a működési hatékonyság növelése szempontjából alapvető fontosságúnak minősül.
- (34) A MUAC tekintetében Belgium és Luxemburg a 2019-ben kötött kollektív megállapodásra hivatkozik, amelynek lényegében az a célja, hogy a személyzet rendelkezésre állása és a forgalmi igény közötti különbség csökkentése érdekében javítsa a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állását. A megállapodásba bekerült rugalmassági rendelkezéseket a bértáblák közel 11 %-os emelése kíséri, ami a referencia-időszak egészében hatással van a költségalapra.
- (35) A teljesítményterv-tervezet arról is beszámol, hogy a MUAC számára a harmadik referencia-időszak során többletköltségek merülnek fel a műveleteket követő elemzési folyamat és a kapcsolódó eszközök konkrét fejlesztései kapcsán, amelyek célja a napi műveletek ütemezésének további optimalizálása.
- (36) A Bizottság megállapította, hogy a (26) preambulumbekzdésben említett eltérések nem tulajdoníthatók kizárólag a kapacitással kapcsolatos intézkedésekkel járó többletköltségeknek, beleértve az új légiforgalmi irányítók felvételével és képzésével kapcsolatos költségeket, valamint a kapacitással kapcsolatos jelentős beruházások költségeit. Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós szintű megállapított egységköltség-trendektől való bejelentett költségeltérések Belgium és Luxemburg vonatkozásában túlságosan jelentősek ahhoz, hogy kizárólag a helyi kapacitáscélok elérésére irányuló bejelentett intézkedéseknek legyenek betudhatóak.
- (37) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Belgium és Luxemburg tekintetében nem teljesül.
- (38) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megjegyezni azt, hogy Belgium és Luxemburg teljesítményterv-tervezete nem tartalmazott olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Belgium és Luxemburg tekintetében nem teljesül.
- (39) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontjában meghatározott felülvizsgálható elemekkel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy Belgium tekintetében felülvizsgált költségfelosztási módszer került kidolgozásra a harmadik referencia-időszakra megállapított költségek útvonali és közeli körzeti szolgáltatások közötti felosztása céljából. A javasolt változtatások a skeyes bevezető irányítószolgálatokkal kapcsolatban felmerült költségeinek felosztását, valamint a nemzeti felügyeleti hatóságok költségeihez kapcsolódó költségek felosztását érintik. A Bizottság megjegyzi, hogy a javasolt változtatások miatt a bevezető irányítószolgálatok költségét teljes egészében az útvonali díjszámítási körzethez kell rendelni.
- (40) A Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy a költségfelosztási módszerben bekövetkezett, a (93) preambulumbekzdésben említett változás megfelel-e az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének e) pontjában és az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikkének (5) bekezdésében megállapított követelményeknek. A Bizottság a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete értékelésének szakaszában tovább fogja vizsgálni a kapcsolódó elemeket az érintett léginavigációs szolgáltató tekintetében.
- (41) A (21)–(40) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a FABEC teljesítményterv-tervezetében szereplő, a Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

**A közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata – Belgium**

- (42) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti, közeli körzeti költséghatékonyság tekintetében tervezett belgiumi teljesítménycélokkal kapcsolatban.

- (43) Először is a Bizottság a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendet az útvonali megállapítottegységköltség-trenddel összehasonlítva megállapította, hogy Belgium közelkörzeti díjszámítási körzetének +6,3 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendje magasabb, mint Belgiumnak a harmadik referencia-időszak tartama alatti, a díjszámítási körzet szintjén érvényes +5,7 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trendje.
- (44) Másodszor: a Bizottság megjegyzi, hogy Belgium közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +6,3 %-os közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendjére vonatkozó, tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt +0,5 %-os tényleges közelkörzeti megállapítottegységköltség-trend.
- (45) Harmadszor: a Bizottság a közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendre vonatkozó, tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva megállapítja, hogy a brüsszeli repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint jelentősen meghaladja a releváns kontrollcsoport megállapított egységköltségének mediánértékét.
- (46) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Belgiumnak a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a harmadik referencia-időszakra előirányzott közelkörzeti megállapítottegységköltség-trendre vonatkozó, tervezett célokat.

**Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek felülvizsgálata a tervezett kapacitáscélok Bizottság általi értékelésének kiegészítéseként – FABEC**

- (47) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjában meghatározott felülvizsgálható elemekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a FABEC teljesítményterv-tervezetében javasolt, tervezett útvonalikapacitás-ösztönző-rendszer a maximális pénzügyi hátránnyal egyensúlyban lévő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz, amelyek egyaránt a megállapított költségek 0,5 %-ának felelnek meg.
- (48) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,5 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak értelmében lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (49) Ami a Belgium közelkörzeti díjszámítási körzete tekintetében javasolt, a közelkörzeti kapacitást ösztönző rendszereket illeti, a Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrányok, amelyek valamennyi említett ösztönzőrendszer esetében a megállapított költségek 0,5 %-ának felelnek meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak értelmében lényeges hatással lennének-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (50) Ami a Luxemburg közelkörzeti díjszámítási körzete tekintetében javasolt, a közelkörzeti kapacitást ösztönző rendszert illeti, a Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,25 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak értelmében lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (51) Ezért Belgiumnak, Franciaországnak, Németországnak, Luxemburnak és Hollandiának a FABEC által benyújtott teljesítményterv-tervezet tekintetében felül kell vizsgálnia az útvonali és közelkörzeti kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszereik tervezetét, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozzák meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet, 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással legyen a kockázatnak kitett bevételre, ami a Bizottság véleménye szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányhoz vezet.
- (52) Emellett Belgiumnak, Franciaországnak, Luxemburnak és Hollandiának a FABEC által benyújtott teljesítményterv-tervezet tekintetében felül kell vizsgálnia a közelkörzeti kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszereik tervezetét annak érdekében, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozzák meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet, 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással legyen a kockázatnak kitett bevételre, ami a Bizottság véleménye szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányhoz vezet.

## GÖRÖGORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

## A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (53) A Görögország által tervezett, járatonként bekövetkező útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett kapacitáscélok és az azokhoz kapcsolódó, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott nemzeti referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
<b>Görögország tervezett útvonali kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Görögországra vonatkozó referenciaértékek a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) A Bizottság megállapítja, hogy a Görögország által a 2021 és 2024 közötti naptári évekre tervezett kapacitáscélok magasabbak, mint a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott, megfelelő nemzeti referenciaértékek. Ennek kapcsán a 2021-es naptári év esetében figyelhető meg a tervezett kapacitáscélok legnagyobb eltérése a megfelelő nemzeti referenciaértékektől.
- (55) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezetben vázolt kapacitásbővítési intézkedések a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott intézkedéseknek csak egy részét tartalmazzák. Ezen intézkedések között szerepelnek az ATM-infrastruktúra korszerűsítésére irányuló jelentős beruházások, a 2022-es naptári évben a körzeti irányító központba összesen 70 teljes munkaidős egyenérték felvétele légiforgalmi irányítóként, valamint légtérátalakítási intézkedések.
- (56) A Bizottság azonban megállapítja, hogy a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben szereplő, számos releváns kapacitásbővítési intézkedés nem szerepel a Görögország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben, ami kapacitáshiányt eredményezhet a 2023-as és 2024-es naptári évben. A Görögország által benyújtott információk alapján az sem egyértelmű, hogy a légiforgalmi irányítók számának jelentős növekedését, valamint az azt követő munkahelyi képzést a 2022-es naptári évtől hogyan fogják kezelni a növekvő kapacitásigények kielégítése mellett.
- (57) Figyelembe véve, hogy Görögország tervezett kapacitáscéljai magasabbak a 2021–2024-es időszakra előirányzott, megfelelő nemzeti referenciaértékeknél, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja tekintetében úgy tűnik, hogy a javasolt intézkedések nem lesznek elegendőek a várható forgalmi igény kielégítéséhez, különösen a Covid19-világjárvány hatását követő légiforgalom-élénkülés részeként a harmadik referencia-időszak vége felé várható forgalomnövekedés fényében.
- (58) Görögország a teljesítményterv-tervezetében kijelenti, hogy a 2021 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozó célokat nem lehetett a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben foglalt referenciaértékekkel összhangban meghatározni, mivel a STATFOR 2021. októberi forgalmi előrejelzésében a légi forgalom optimistább élénkülése szerepel. Görögország kijelenti továbbá, hogy a javasolt célok a forgalomra vonatkozó feltételezések e változását tükrözik, és ezért térnek el a referenciaértékektől.
- (59) 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 – többek között a releváns helyi körülményekre vonatkozóan – szolgáltatott információk és bizonyítékok nem indokolják az útvonali kapacitáscélokra a megfelelő referenciaértékektől való javasolt jelentős eltérését.
- (60) Az (53)–(59) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a Görögország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

### A közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélok felülvizsgálata

- (61) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontja szerinti, közlekedési kapacitás tekintetében tervezett görögországi teljesítménycélokkal kapcsolatban.
- (62) A Bizottság különösen azt állapította meg, hogy az átlagos érkezési ATFM-késés tekintetében tervezett nemzeti céloknak a hasonló repülőterek teljesítményével való összehasonlítása esetén az athéni repülőtéren várhatóan nagyobb ATFM-késések lesznek, mint a hasonló repülőterek esetében előre jelzett késések.
- (63) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Görögországnak a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közlekedési költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett kapacitáscélokat.

### A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (64) A Görögország által tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Görögország útvonali díjszámítási közege	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok</b> megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi áron) kifejezve	<b>31,37</b> EUR	<b>23,20</b> EUR	<b>40,71</b> EUR	<b>32,60</b> EUR	<b>33,12</b> EUR	<b>32,93</b> EUR

- (65) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Görögországnak a díjszámítási közeget szintjén érvényes +9,1 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.
- (66) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Görögországnak a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási közeget szintjén meghatározott évi +0,5 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (67) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Görögországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi áron kifejezett) 23,20 EUR kiindulási értéke 18,9 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi áron kifejezett) 28,59 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Görögország megállapított útvonali egységköltsége a tervek szerint a harmadik referencia-időszakban meghaladja a kontrollcsoport átlagát, a 2024-es naptári év tekintetében +8,7 %-os különbséggel.
- (68) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (69) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Görögország teljesítményterv-tervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi áron kifejezve) körülbelül 54 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi áron kifejezve) körülbelül 31 millió EUR.

- (70) Görögország a teljesítményterv-tervezetben jelzi, hogy a harmadik referencia-időszak során az athéni körzeti irányító központban végzett műveletekben a légiforgalmi irányítók számának jelentős növekedése várható, ami 2019-hez képest 2024-ben összesen 71 további teljes munkaidős egyenértéket eredményez. Ezenfelül a tervek szerint a referencia-időszak vége felé több, az ATM-et és a légiforgalmi ellenőrző rendszert érintő jelentős beruházás valósul meg, amelyeknek 2022-től kezdődően jelentős költséghatásuk lesz. Görögország a teljesítményterv-tervezetben kijelenti, hogy a kapcsolódó értékcsökkenési költségnél nem vette figyelembe a befektetett eszköz-beruházások késedelme miatt a második referencia-időszakban túlárazott összegeket.
- (71) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szervtől kapott szakvélemény kétértelműségeket és következetlenségeket jelez a helyi kapacitáscélok végrehajtásával kapcsolatban Görögország által benyújtott átfogó intézkedéscsomag tekintetében, emiatt a teljesítmény-felülvizsgálati szerv megkérdőjelezi, hogy ezeket az intézkedéseket hatékonyan hajtják-e végre, és így elérik-e a várt hatást. Megjegyzendő az is, hogy Görögország a teljesítményterv-tervezetében nem részletezte és nem számszerűsítette az új légiforgalmi irányítók képzésével és felvételével kapcsolatos többletköltségeket. Az e költségekre vonatkozó megalapozott információk hiányában a Bizottság úgy véli, hogy a (69) preambulumbekzdésben említett mindkét eltérés túlságosan jelentős annak igazolásához, hogy kizárólag a helyi kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedéseknek legyenek betudhatók.
- (72) Ezenfelül megjegyzendő, hogy a Görögország által tervezett kapacitáscélok az e határozat (53)–(59) preambulumbekzdésében kifejtett okok miatt nincsenek összhangban a megfelelő uniós szintű célokkal. Következésképpen ítélt kapacitáscélok hiányában a Bizottság úgy véli, hogy ebben a szakaszban Görögország tekintetében nem zárható le az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium értékelése, mivel a kapacitáscélok eléréséhez szükséges tervezett intézkedéseket módosítani kell a kapacitáscélok előírt felülvizsgálatával összefüggésben.
- (73) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Görögország tekintetében nem teljesül.
- (74) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megemlíteni azt, hogy Görögország a teljesítményterv-tervezetében nem ismertetett olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Görögország tekintetében nem teljesül.
- (75) Ezenfelül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában említett, a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok alapjául szolgáló kulcsfontosságú tényezők és paraméterek felülvizsgálata az alábbi megállapításokat eredményezte Görögország harmadik referencia-időszakra javasolt költségalapja tekintetében.
- (76) A Bizottság megjegyzi, hogy a kutatás-mentéshez kapcsolódóan megállapított költségek első alkalommal adódtak hozzá Görögország harmadik referencia-időszak alatti útvonali költségalapjához. Ezek a költségek az útvonali megállapított költségek jelentős emelkedéséhez vezetnek, és a 2020. évi útvonali költségalapnak körülbelül 9 %-át, a 2024. évi teljes útvonali költségalapnak pedig körülbelül 5 %-át teszik ki. Görögországnak a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében további indokolással kell szolgálnia a kapcsolódó megállapított költségek elszámolhatóságára és arányosságára vonatkozóan, továbbá e költségeknek az útvonali és a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok, valamint a léginavigációs szolgálatok és más releváns ágazatok közötti felosztására vonatkozóan.
- (77) A Bizottság ezenfelül tudomásul veszi a léginavigációs szolgáltatótól szervezetenként elkülönített új nemzeti felügyeleti hatóság létrehozását, amely a felügyeleti költségek növekedésével jár. A kapcsolódó többletköltségek nagyságrendjét figyelembe véve Görögországnak a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében részletesebben ki kell fejtenie az alapul szolgáló költségtényezőket és feltételezéseket.
- (78) A (64)–(77) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a Görögország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

### A közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata

- (79) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti, közlekedési költséghatékonyság tekintetében tervezett görögországi teljesítménycélok kapcsolatban.
- (80) A Bizottság megjegyzi, hogy Görögország közlekedési díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +6,8 %-os közlekedési megállapított költség-trendjére vonatkozó, tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt -3,9 %-os tényleges közlekedési megállapított költség-trend.
- (81) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Görögországnak a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közlekedési költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a harmadik referencia-időszakra előirányzott közlekedési megállapított költség-trendre vonatkozó, tervezett célokat.

### Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek felülvizsgálata a tervezett kapacitáscélok Bizottság általi értékelésének kiegészítéseként

- (82) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjában meghatározott felülvizsgálható elemekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a Görögország teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitás-ösztönző-rendszer és közlekedési kapacitás-ösztönző-rendszer az útvonalon megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő, illetve a közlekedési megállapított költségek 0,60 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt, valamint az útvonalon megállapított költségek 0,10 %-ának megfelelő, illetve a közlekedési megállapított költségek 0,30 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.
- (83) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében azt illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely az útvonalon megállapított költségek 0,50 %-ának felel meg, illetve a közlekedési megállapított költségek 0,60 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak értelmében lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (84) Ezért Görögországnak felül kell vizsgálnia az útvonalon és közlekedési kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszereinek tervezetét, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből fakadó maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozza meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással legyen a kockázatnak kitett bevételre, ami a Bizottság véleménye szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányhoz vezet.

### CIPRUSRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

#### A „kapacitás” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (85) A Ciprus által tervezett, járatonként bekövetkező útvonalon ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett kapacitáscélok és az azokhoz kapcsolódó, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott nemzeti referenciaértékek a következők:

	2021	2022	2023	2024
<b>Ciprus tervezett útvonalon kapacitáscéljai a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
A Ciprusra vonatkozó referenciaértékek a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) A Bizottság megállapítja, hogy a Ciprus által a 2021 és 2024 közötti naptári évekre tervezett kapacitáscélok magasabbak, mint a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott, megfelelő nemzeti referenciaértékek. E tekintetben a 2024-es, a 2023-as, illetve a 2022-es év tekintetében figyelhető meg a tervezett kapacitáscélok legnagyobb eltérése a megfelelő nemzeti referenciaértékektől.

- (87) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezetben vázolt kapacitásbővítési intézkedések a 2021. szeptemberi hálózati működtetési tervben meghatározott intézkedések közül néhányat tartalmaznak. Ezen intézkedések közé tartozik a légiforgalmi szolgáltatók személyzeti létszámának növelése, az ATM-infrastruktúra korszerűsítésére irányuló jelentős beruházások, valamint a légtér átalakítására irányuló intézkedések. A személyzet tekintetében továbbá a nicosiai körzeti irányítóközpontban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányítók létszámát teljes munkaidős egyenértékben kifejezve 22 fővel tervezik növelni a harmadik referencia-időszakban.
- (88) A Bizottság azonban megállapítja, hogy több, a 2021. szeptemberi hálózati működtetési tervben szereplő, releváns kapacitásbővítési intézkedés nem szerepel a Ciprus által benyújtott teljesítményterv-tervezetben, nevezetesen a légiforgalmi áramlás- és -kapacitás-szervezési technikák javítása, az új körzeti irányító központra való áttérés és egy műveleti kiválósági projekt.
- (89) Figyelembe véve, hogy Ciprus tervezett kapacitáscéljai a harmadik referencia-időszak utolsó három naptári évében magasabbak a megfelelő nemzeti referenciaértékeknél, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. a) pontja tekintetében úgy tűnik, hogy a javasolt intézkedések nem lesznek elegendőek a várható forgalmi igény kielégítéséhez, különösen a harmadik referencia-időszak során várható forgalomnövekedés fényében.
- (90) Ciprus a teljesítményterv-tervezetében kijelenti, hogy a „kölség-hatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok elérésére irányuló költségcsökkentési intézkedések, valamint a léginavigációs szolgáltatások nyújtására jelentős hatást kifejtő, változó geopolitikai helyzet miatt nem lehet ambiciózusabb célokat kitűzni.
- (91) 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 Ciprus által – többek között a releváns helyi körülményekre vonatkozóan – szolgáltatott információk és bizonyítékok nem indokolják az útvonali kapacitáscéloknak a megfelelő referenciaértékektől való javasolt jelentős eltérését.
- (92) A (85)–(91) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a Ciprus teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

#### A „kölség-hatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (93) A Ciprus által tervezett útvonali költség-hatékonysági célok a következők:

Ciprus útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költség-hatékonysági célok</b> megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi áron) kifejezve	<b>32,94</b> EUR	<b>26,61</b> EUR	<b>49,85</b> EUR	<b>34,14</b> EUR	<b>32,52</b> EUR	<b>32,26</b> EUR

- (94) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Ciprusnak a díjszámítási körzet szintjén érvényes +4,9 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.
- (95) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Ciprusnak a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi –0,2 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (96) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Ciprusnak a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi áron kifejezett) 26,61 EUR kiindulási értéke 4,7 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi áron kifejezett) 27,91 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Ciprus megállapított útvonali egységköltsége a 2024. év tekintetében 6,0 %-kal a kontrollcsoport átlaga alatt marad.

- (97) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és b) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (98) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a Ciprus teljesítménytervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 10 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 6 millió EUR.
- (99) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Ciprus a teljesítménytervezetében azt állította, hogy az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől és a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való költségeltérés a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedéseknek – többek között a személyzeti létszám növelésének, a meglévő ATM-rendszer korszerűsítésének – tudható be, amelyek célja további légitforgalmi irányítási ágazatok működésének lehetővé tétele. A teljesítménytervezet szerint a harmadik referencia-időszakban várhatóan további légitforgalmi irányítók kezdik meg tevékenységüket, és 2024-ben a tervek szerint a légitforgalmi irányítók teljes száma eléri a 100 teljes munkaidős egyenértéket, szemben a 2019. évi 73 teljes munkaidős egyenértékkel. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Ciprus a teljesítménytervezetében nem számszerűsítette a helyi kapacitáscélok eléréséhez kapcsolódóan ismertetett intézkedések várható költséghatását.
- (100) Megjegyzendő, hogy a Ciprus által tervezett kapacitáscélok a (85)–(91) preambulumbekkezdésben kifejtett okok miatt nincsenek összhangban a megfelelő uniós szintű teljesítménycélokkal. Következésképpen ítélt kapacitáscélok hiányában a Bizottság úgy véli, hogy ebben a szakaszban Ciprus tekintetében nem zárható le az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériummal kapcsolatos értékelés, mivel a kapacitáscélok eléréséhez szükséges tervezett intézkedések módosíthatók a kapacitáscélok előírt felülvizsgálatával összefüggésben.
- (101) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően megjegyzendő, hogy Ciprus a teljesítménytervezetében egy tervezett szerkezetátalakítási intézkedésre hivatkozik, amely egy új, a léginavigációs szolgáltatásokat Cipruson biztosító, vállalatossított szervezet létrehozásából áll. Ciprus rámutat arra, hogy az említett intézkedéshez kapcsolódóan szerkezetátalakítási költségeket irányoz elő, azonban azt is hangsúlyozza, hogy ezek a költségek a teljesítménytervezet elkészítésekor nem voltak megbecsülhetők. Ennek megfelelően a teljesítménytervezet nem tartalmaz olyan indoklást vagy részleteket, amelyek lehetővé tennék a Bizottság számára, hogy a bejelentett intézkedés tekintetében értékelje az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium alkalmazhatóságát. Következésképpen az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Ciprus tekintetében nem teljesül.
- (102) A (93)–(101) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján a Ciprus teljesítménytervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

#### LETTORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

##### A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (103) A Lettország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Lettország útvonali díjszámítási közege	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok</b> megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	<b>27,90</b> EUR	<b>23,61</b> EUR	<b>40,07</b> EUR	<b>31,28</b> EUR	<b>29,14</b> EUR	<b>26,83</b> EUR

- (104) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Lettországnak a díjszámítási körzet szintjén érvényes évi +3,3 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.
- (105) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lettországnak a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi -0,4 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott -1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (106) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lettországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 23,61 EUR kiindulási értéke 17,2 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 28,51 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Lettország 2024-re megállapított útvonali egységköltsége továbbra is 15 %-kal alacsonyabb lesz, mint a kontrollcsoport átlaga.
- (107) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és b) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (108) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a Lettország teljesítménytervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 2 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 2 millió EUR.
- (109) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Lettország a teljesítménytervezetben közöl bizonyos intézkedéseket, amelyeket a léginnavigációs szolgáltató (LGS) a helyi kapacitáscélok elérése érdekében hozott.
- (110) A Bizottság megállapítja, hogy a költségcsökkentési intézkedések 2020. és 2021. évi végrehajtását követően az LGS a harmadik referencia-időszak fennmaradó éveiben növelni szándékozik személyzeti és értékcsökkenési költségeit annak érdekében, hogy alkalmazkodjon a 2022 és 2024 között várható forgalomélénküléshez, és enyhítse a Belarusz légtere körüli átfoglalások miatt megnövekedett munkaterhet.
- (111) A személyzeti intézkedésekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az LGS azt tervezi, hogy a harmadik referencia-időszakban működő útvonali légiforgalmi irányítók számát 2020–2021-ben kilenc teljes munkaidős egyenértékkel, 2022 és 2024 között pedig egy teljes munkaidős egyenértékkel növeli. Elismert tény, hogy a léginnavigációs szolgáltató a világjárvány előtt hozta létre ezt a légiforgalmi irányítói képzési programot annak érdekében, hogy alkalmazkodjon az előre jelzett forgalomnövekedéshez és elkerülje a második referencia-időszakban tapasztalt útvonali ATFM-késésekhez hasonló jövőbeli késéseket.
- (112) A javadalmazási politikát illetően a Bizottság megállapítja, hogy 2022-től az LGS visszaállítja a munkavállalókkal szembeni kötelezettségeinek egy részét, többek között a válság alatt ideiglenesen felfüggesztett, egyeztetett 8 %-os bruttó béremelést. Emellett Lettország a nemzeti átlagbér általános növekedése miatt további béremelésekre számít.
- (113) A tervezett befektetett eszköz-beruházásokkal kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az LGS – a pénzügyi teljesítményétől és a tényleges forgalomélénküléstől függően – különféle beruházási projektek újraindítását tervezi a harmadik referencia-időszakban. A Bizottság megállapítja, hogy az LGS által bejelentett négy „jelentős új beruházás” és „egyéb új beruházások” értékcsökkenési költségei 2023-ban várhatóan jelentősen emelkedni fognak. Lettország teljesítménytervezete azonban nem támasztja alá, hogy e beruházások hozzájárulnak a jövőbeli kapacitás biztosításához.
- (114) A Bizottság elismeri, hogy a szükséges hosszú távú kapacitás biztosítása érdekében további légiforgalmi irányítók foglalkoztatása és a kapacitásbővítést célzó befektetett eszköz-beruházások újraindítása érvényes indok lehet az uniós szintű megállapított egységköltség-trendektől való eltérésre. A Bizottság azonban a Lettország teljesítménytervezetében foglalt információk alapján nem tudta megállapítani, hogy a személyzet fizetésének feltüntetett növekedése szükséges és arányos intézkedés lenne a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok eléréséhez, és arra hivatkozni lehetne az uniós szintű megállapított egységköltség-trendektől való eltérés igazolásához.

- (115) A Bizottság ezenfelül a teljesítmény-felülvizsgálati szerv értékelése alapján megállapította, hogy a Lettország által javasolt tőkeköltség olyan rendellenességet mutat a tervezett tőkearányos jövedelmezőség tekintetében, amelyet nem a léginavigációs szolgáltató pénzügyi kockázati kitettségével arányos szinten állapítottak meg. Ez a harmadik referencia-időszak során a forgalmi kockázati mechanizmus miatt felmerülő pénzügyi kockázatnál hozzávetőleg 1,5 millió EUR-val magasabb tőkeköltséget eredményez. Ez a többlet nem indokolható a kapacitáscélok elérésére való hivatkozással.
- (116) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Lettország nem bizonyította megfelelően, hogy a (108) preambulumbekzdésben említett eltérések kizárólag a „kapacitás” fő teljesítményterület helyi teljesítménycéljainak eléréséhez szükséges intézkedésekhez kapcsolódó, további megállapított költségeknek tulajdoníthatók. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Lettország tekintetében nem teljesül.
- (117) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megemlíteni azt, hogy Lettország a teljesítményterv-tervezetében nem ismertetett olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Lettország tekintetében nem teljesül.
- (118) Ezenfelül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában említett, a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott, tervezett teljesítménycélok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálata Lettország 2014. és 2019. évi kiindulási értékei és nyugdíjköltségei vonatkozásában az alábbi megállapításokat eredményezte.
- (119) Először is a Bizottság megállapítja, hogy 2020-tól Lettország költségalapjának egy részét a vilniusi repüléstájékoztató körzethez (Vilnius FIR) rendeli, amely megfelel a NINTA–ADAXA útvonalon nyújtott ATM-, valamint kommunikációs, navigációs és légtérelenőrző (CNS) szolgáltatások költségeinek. Lettország teljesítményterv-tervezete azonban a 2014., illetve 2019. évi tényleges költségeknek megfelelő kiindulási értékekről számol be, a NINTA–ADAXA útvonalhoz kapcsolódó költségek levonása nélkül. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy Lettország költségekre és forgalomra vonatkozó, 2014. és 2019. évi kiindulási értékeit ki kell igazítani annak érdekében, hogy ezek az értékek összehasonlíthatók legyenek a harmadik referencia-időszak alatti megállapított költségekkel, és lehetővé váljon Lettország harmadik referencia-időszakra vonatkozó költséghatékonysági céljainak pontos értékelése.
- (120) Másodszer: a teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy Lettországnak újra kell értékelnie vagy jobban meg kell indokolnia a nyugdíjak tekintetében javasolt megállapított költségeket, mivel e költségek arányos része a teljes költségalaphoz képest rendellenesen magasnak tűnik.
- (121) A (103)–(120) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a Lettország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

#### MÁLTÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

##### A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése

- (122) A Málta által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Málta útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok</b> megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>31,85 EUR</b>	<b>24,83 EUR</b>	<b>24,85 EUR</b>

- (123) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Máltának a díjszámítási körzet szintjén érvényes évi +2,0 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.
- (124) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Máltának a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi +1,6 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott -1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (125) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Máltának a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 22,98 EUR kiindulási értéke 19,7 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 28,64 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, Málta 2024-re megállapított útvonali egységköltsége továbbra is 22,1 %-kal alacsonyabb lesz, mint a kontrollcsoport átlaga.
- (126) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és b) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (127) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a Málta teljesítménytervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 1 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 5,8 millió EUR.
- (128) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium tekintetében Málta a teljesítménytervezetében ismertetett bizonyos, a kapacitáscélok eléréséhez kapcsolódó intézkedéseket és beruházásokat.
- (129) A Bizottság megállapítja különösen azt, hogy a MATSA a tervek szerint 2024-ig négy műszaki szakembert foglalkoztat a légiforgalom-biztonsággal kapcsolatos elektronikát kezelő személyzetként, valamint öt légiforgalmi irányító foglalkoztatását tervezi. Az új légiforgalmi irányítók azonban irányítótorny-jogosítással kezdenek, ezért a kapcsolódó személyzeti költségeket eredetileg elsősorban a közlekedési léginavigációs szolgáltatókhoz rendelik. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy 2023-tól a MATSA a személyzetével kötött kollektív megállapodás szerinti, két évre szóló fizetés-befagyasztást követően növelni kívánja a személyzet javadalmazását, hogy a világválság idején költségmegtakarítást érjen el.
- (130) A Bizottság megjegyzi, hogy a MATSA a tervek szerint növelni kívánja az egyéb működési költségeket annak érdekében, hogy biztosítható legyen a jövőbeli kapacitás a személyzet kompetenciájának javításához és képzéséhez. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a MATSA beszámolója szerint a további működési költségeket leginkább befolyásoló egyéb tényezők a magasabb biztosítási díjak és az infláció.
- (131) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv arról számol be, hogy a MATSA a tervek szerint a harmadik referencia-időszakban jelentősen növeli értékcsökkenési költségeit. A Bizottsághoz azonban nem érkezett bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az értékcsökkenési költségek növekedése a kapacitással kapcsolatos intézkedések miatt indokolt lenne, mivel Málta teljesítménytervezete nem tartalmaz részleteket arra vonatkozóan, hogy a harmadik referencia-időszakban tervezett új beruházások hozzájárulnak-e a kapacitáshoz.
- (132) A Bizottság úgy véli, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontja szerinti eltérés érvényes indoka lehet Málta tekintetében, ha a léginavigációs szolgáltató személyzetének létszáma a jövőben várható kapacitáshoz igazodik. A teljesítménytervezetben szereplő információk nem elegendő mennyisége miatt azonban a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a személyzet fizetésének bejelentett növekedése és a tervezett befektetett eszköz-beruházások szükségesek és arányosak-e a helyi kapacitáscélok elérése szempontjából, és ezért hivatkozni lehet-e rájuk az uniós szintű megállapított egységköltség-trendektől való eltérés igazolásához.
- (133) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Málta nem bizonyította megfelelően, hogy a (128)–(132) preambulumbekzdésben említett eltérések kizárólag a „kapacitás” fő teljesítményterület helyi teljesítménycéljainak eléréséhez szükséges intézkedésekhez kapcsolódó, további megállapított költségeknek tulajdoníthatók. Következésképpen az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Málta tekintetében nem teljesül.

- (134) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megemlíteni azt, hogy Málta a teljesítményterv-tervezetében nem ismertett olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Málta tekintetében nem teljesül.
- (135) A (122)–(134) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján a Málta teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

#### **A közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata**

- (136) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti, közlekedési költséghatékonyság tekintetében tervezett máltai teljesítménycélokkal kapcsolatban.
- (137) Először is a Bizottság a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közlekedési megállapított egységköltség-trendet az útvonali megállapított egységköltség-trenddel összehasonlítva megállapította, hogy Málta közlekedési díjszámítási körzetének +4,3 %-os közlekedési megállapított egységköltség-trendje magasabb, mint Máltának a harmadik referencia-időszak tartama alatti, a díjszámítási körzet szintjén érvényes +2,0 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje.
- (138) Másodszor: a Bizottság megjegyzi, hogy Málta közlekedési díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +4,3 %-os közlekedési megállapított egységköltség-trendjére vonatkozó, tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt +0,6 %-os tényleges közlekedési megállapított egységköltség-trend.
- (139) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Máltának a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közlekedési költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a harmadik referencia-időszakra előirányzott közlekedési megállapított egységköltség-trendre vonatkozó, tervezett célokat.

#### **ROMÁNIÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK**

##### **A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése**

- (140) A Románia által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonali költséghatékonysági célok a következők:

Románia útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok</b> megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Romániának a díjszámítási körzet szintjén érvényes évi +2,9 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendtől.
- (142) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Romániának a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi +0,6 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott –1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (143) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Romániának a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 34,03 EUR kiindulási értéke 14,6 %-kal alacsonyabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 39,84 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy Románia 2024-re megállapított útvonali egységköltsége továbbra is 9,0 %-kal alacsonyabb lesz, mint a kontrollcsoport átlaga.

- (144) Meg kell továbbá vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és b) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (145) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgáló szerv becslése szerint a Románia teljesítménytervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 15 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű trendtől való megfelelő eltérés (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 32 millió EUR.
- (146) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Románia a teljesítménytervezetben arról számol be, hogy az útvonali léginavigációs szolgáltató – nevezetesen a ROMATSA – számára a harmadik referencia-időszak során további megállapított költségek merülnek fel a helyi kapacitáscélok elérését célzó intézkedések végrehajtása érdekében. A Románia által hivatkozott intézkedések főként a személyzeti és képzési költségekhez, valamint a beruházási költségekhez kapcsolódnak.
- (147) A Bizottság megjegyzi, hogy a ROMATSA – új útvonali légiforgalmi irányítók felvétele és képzése érdekében – további személyzeti és egyéb működési költségeket tervez. Románia azzal indokolja a javasolt munkaerő-felvételi és képzési tervet, hogy pótolnia kell a várhatóan a negyedik referencia-időszakban tetőző, tervezett nyugdíjba vonulások jelentős hullámát. Románia rámutat arra, hogy a terv már a harmadik referencia-időszakban elindul, tekintettel arra, hogy egy teljeskörű szakaszolati engedéllyel rendelkező légiforgalmi irányító képzése három-öt évig tart. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv azonban megállapította, hogy a munkaerő-felvételi tervhez kapcsolódó költségek szintjét – azok magas szintjére tekintettel – részletesebben alá kell támasztani és meg kell indokolni. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv szakvéleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy a ROMATSA léginavigációs szolgáltatónak további magyarázattal kell szolgálnia különösen arra vonatkozóan, hogy hogyan számította ki az egy teljes munkaidős egyenértékre vetített személyzeti és képzési költségeket.
- (148) A beruházási költségekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy Románia teljesítménytervezete vázlatosan ismerteti, hogy a következő projektek végrehajtása érdekében további értékcsökkenési és tőkeköltségeknek kell felmerülniük: az ATM-rendszer 1. lépcsőjének 1. szakasza (amely a második referencia-időszakban kezdődött, és amelyre 2020-tól értékcsökkenést alkalmaznak) és az 1. lépcső 2. szakasza (amely a második referencia-időszakban kezdődött, és amelyre 2022-től értékcsökkenést alkalmaznak), a forgalmi helyzet értékelésére szolgáló, a tervek szerint 2024-ben bevezetendő eszköz, valamint a Datalink szolgáltatási szerződés.
- (149) Az ATM-rendszer költségei tekintetében a teljesítmény-felülvizsgáló szerv a második referencia-időszakra vonatkozó nyomkövetési jelentésében megállapította, hogy a második referencia-időszakra az 1. lépcső 2. szakaszára előirányzott tőkekiadások nem valósultak meg a referencia-időszak egészében, és az összes tényleges beruházási költség jelentősen elmaradt a második referencia-időszakra vonatkozó teljesítménytervben meghatározottaktól. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv számításai szerint a második referencia-időszakban a légtérfelhasználók összesen 32,5 millió EUR finanszírozást biztosítottak olyan beruházásokhoz, amelyek még nem valósultak meg, és nem ismert, hogy ezt az összeget vissza fogják-e téríteni a légtérfelhasználóknak. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv arra a következtetésre jutott, hogy a harmadik referencia-időszakra kifizetett helyi útvonali kapacitáscélok elérésével kapcsolatos eltérésként Románia által hivatkozott többletköltségek ezért nem indokoltak.
- (150) Megjegyzendő, hogy a Bizottság a teljesítmény-felülvizsgáló szerv értékelése alapján megállapította, hogy a Románia által javasolt tőkeköltséget nem a hatékony tőkeköltség szintjével arányos szinten határozták meg. Ez a harmadik referencia-időszak során a forgalmi kockázati mechanizmus miatt felmerülő pénzügyi kockázatnál 16 millió EUR-val magasabb tőkeköltséget eredményez. Ez a többlet nem indokolható a kapacitáscélok elérésére való hivatkozással.
- (151) A (146)–(150) preambulumbekendésben foglalt megfontolások fényében és a teljesítmény-felülvizsgáló szerv szakvéleményére tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Románia tekintetében nem teljesül.
- (152) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megemlíteni azt, hogy Románia a teljesítménytervezetében nem ismertett olyan szerkezet-alakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Románia tekintetében nem teljesül.

- (153) A (140)–(152) preambulumbekkezdésben foglalt megállapítások alapján a Románia teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

#### **A közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata**

- (154) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti, közlekedési költséghatékonyság tekintetében tervezett romániai teljesítménycélokkal kapcsolatban.
- (155) Először is a Bizottság a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közlekedési megállapított egységköltség-trendet az útvonalon megállapított egységköltség-trenddel összehasonlítva megállapította, hogy Románia közlekedési díjszámítási körzetének +4,3 %-os közlekedési megállapított egységköltség-trendje magasabb, mint Romániának a harmadik referencia-időszak tartama alatti, a díjszámítási körzet szintjén érvényes +2,9 %-os útvonalon megállapított egységköltség-trendje.
- (156) Másodszor: a Bizottság megjegyzi, hogy Románia közlekedési díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +4,3 %-os közlekedési megállapított egységköltség-trendjére vonatkozó, tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt –3,1 %-os tényleges közlekedési megállapított egységköltség-trend.
- (157) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Romániának a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közlekedési költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a harmadik referencia-időszakra előírt közlekedési megállapított egységköltség-trendre vonatkozó, tervezett célokat.

#### **Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikkében említett ösztönzőrendszerek felülvizsgálata a tervezett kapacitáscélok Bizottság általi értékelésének kiegészítéseként**

- (158) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontjában meghatározott felülvizsgálható elemekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a Románia teljesítményterv-tervezetében javasolt útvonalikapacitás-ösztönző-rendszer a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányt és a megállapított költségek 0,50 %-ának megfelelő maximális pénzügyi előnyt tartalmaz.
- (159) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottságnak komoly kétségei vannak ezen ösztönzőrendszerek tekintetében az illetően, hogy a javasolt maximális pénzügyi hátrány, amely a megállapított költségek 0,50 %-ának felel meg, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak értelmében lényeges hatással lenne-e a kockázatnak kitett bevételre.
- (160) Ezért Romániának felül kell vizsgálnia a közlekedési kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőrendszerének tervezetét, hogy az ezen ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat olyan szinten határozza meg, amely az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában kifejezetten előírtaknak megfelelően lényeges hatással legyen a kockázatnak kitett bevételre, ami a Bizottság véleménye szerint a megállapított költségek legalább 1 %-ának megfelelő maximális pénzügyi hátrányhoz vezet.

### **SVÉDORSZÁGRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK**

#### **A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen tervezett teljesítménycélok értékelése**

- (161) A Svédország által a harmadik referencia-időszakra tervezett útvonalon költséghatékonysági célok a következők:

Svédország útvonalon díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonalon költséghatékonysági célok</b> megállapított útvonalon egységköltségben (reálértékben, 2017. évi áron) kifejezve	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszakban Svédországnak a díjszámítási körzet szintjén érvényes évi +0,2 %-os útvonali megállapított egységköltség-trendje felülmúlja az ugyanezen időszakra meghatározott +1,0 %-os uniós szintű trendet.
- (163) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Svédországnak a második és harmadik referencia-időszakra vonatkozóan a díjszámítási körzet szintjén meghatározott évi +1,0 %-os hosszú távú útvonali megállapított egységköltség-trendje elmarad az ugyanezen időszakra meghatározott -1,3 %-os hosszú távú uniós szintű trendtől.
- (164) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Svédországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 58,87 EUR kiindulási értéke 31,6 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezett) 44,74 EUR kiindulási átlagértéke. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a különbség még tovább nő a harmadik referencia-időszak során, mivel Svédország 2024-re megállapított útvonali egységköltsége 41,8 %-kal magasabb a kontrollcsoport átlagánál.
- (165) Meg kell vizsgálni, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) és c) pontjában meghatározott kritériumoktól való, fent megállapított eltérések szükségesnek és arányosnak minősülhetnek-e az említett melléklet 1.4. d) pontja alapján.
- (166) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a Svédország teljesítménytervezetében szereplő, a harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségek és a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti különbség (reálértékben, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 43 millió EUR.
- (167) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Svédország a teljesítménytervezetben több, a helyi kapacitáscélok eléréséhez kapcsolódó intézkedést ismertet.
- (168) A Bizottság különösen azt állapítja meg, hogy a legjelentősebb útvonali léginavigációs szolgáltató – nevezetesen az LfV – a harmadik referencia-időszak fennmaradó éveiben esedékes nyugdíjazások kezelése érdekében új légiforgalmi irányítók képzését tervezi. Svédország arról számol be, hogy a harmadik referencia-időszakban a malmöi körzeti irányító központban nettó 14 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő légiforgalmi irányítóval, a stockholmi körzeti irányító központban pedig nettó 14 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő légiforgalmi irányítóval történő létszámbővítést tervez. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Svédország a teljesítménytervezetében nem számszerűsítette a személyzettel kapcsolatos intézkedések várható költséghatását.
- (169) A Bizottság megállapítja, hogy Svédország a személyzeti költségek mellett arról számolt be, hogy az LfV új, legnagyobb beruházása a stockholmi és azzal összeköttetésben lévő négy repülőtéren (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö) a „távoli irányítótorony-szolgáltatások bővítése”. A „távoli irányítótorony-szolgáltatások bővítésének” megállapított költségei a harmadik referencia-időszak alatti beruházások összes megállapított költségének 11 %-át teszik ki. A Bizottság megjegyzi, hogy a távoli irányítótoronyok általában olyan beruházások, amelyek légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtanak a repülőtereken, ezért azokat – elvben – elsősorban a közelkörzeti szolgáltatásokhoz kell rendelni. Svédország teljesítménytervezete azonban a „távoli irányítótorony-szolgáltatások bővítéséhez” kapcsolódó költségek 75 %-át az útvonali szolgáltatásokhoz rendeli, ugyanakkor nem indokolja meg a szolgáltatások földrajzi kiterjedését és jellegét. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a légtérfelhasználók a konzultációk során megkérdőjelezték e beruházás üzleti esettanulmányát. A Bizottság úgy véli, hogy Svédországnak felül kell vizsgálnia vagy részletesebben meg kell indokolnia e beruházás üzleti esettanulmányát és költségfelosztását, és foglalkoznia kell a légtérfelhasználók által kifejezésre juttatott aggályokkal.
- (170) A Bizottság megjegyzi, hogy a Svédország által tervezett többi új beruházás a harmadik referencia-időszak alatti beruházások összes megállapított költségének 33 %-át teszik ki. Svédország teljesítménytervezete megemlíti, hogy a többi új beruházás a légiforgalmi szolgálat kommunikációs rendszereinek, rádióberendezéseinek, navigációs segédeszközeinek, valamint tartalék- és támogató rendszereinek cseréjéből és/vagy azok korszerűsítéséből áll. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Svédország teljesítménytervezete nem nyújt tájékoztatást arról, hogy mindezek az új beruházások hogyan járulnak hozzá a helyi kapacitáscélok eléréséhez.
- (171) A (167)–(170) preambulumbekzdésben foglalt megfontolások fényében a Bizottság úgy véli, hogy Svédország nem bizonyította megfelelően, hogy a (166) preambulumbekzdésben említett eltérés kizárólag a helyi kapacitásra vonatkozó teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez kapcsolódó, megállapított többletköltségeknek tulajdonítható. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Svédország tekintetében nem teljesül.

- (172) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megemlíteni azt, hogy Svédország a teljesítményterv-tervezetében nem ismertetett olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapított egység költség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egység költség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d) pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Svédország tekintetében nem teljesül.
- (173) Ezenfelül az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. d) pontjában említett, a „költséghatékonyság” fő teljesítményterületen meghatározott, tervezett teljesítménycélok alapjául szolgáló fő tényezők és paraméterek felülvizsgálata Svédország 2019. évi kiindulási értékei, tőke költsége és nyugdíjköltségei vonatkozásában az alábbi megállapításokat eredményezte.
- (174) A Bizottság megállapítja, hogy Svédország a 2019. évi kiindulási költség kiigazítását javasolja annak érdekében, hogy 2020-tól kezdődően három új repülőtér kerüljön be az útvonali díjak rendszerébe. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megjegyzi, hogy e kiigazítás nagyrészt a Scandinavian Mountains Airport elnevezésű repülőtérre vonatkozik, ahol az SDATDS léginavigációs szolgáltató nyújt légiforgalmi szolgáltatásokat. A teljesítményterv-tervezet arról számol be, hogy számos svéd repülőtér nyújt útvonali szolgáltatásokat. Svédország jelzi, hogy a repülőterek számára az útvonali és bevezetési szolgáltatások nyújtásának lehetővé tétele azért költséghatékonyabb, mert a svéd repülőterek közelkörzeti manőverezési területei nagyok, és azok között jelentős a földrajzi távolság.
- (175) Svédország teljesítményterv-tervezete szerint a három új repülőtérnek az útvonali rendszerbe való felvétele nem ruházza át a felelősséget vagy a költségeket a rendszerben már részt vevő léginavigációs szolgáltatók között. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapította, hogy Svédország teljesítményterv-tervezete nem fejt ki egyértelműen ezt a kiigazítást.
- (176) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy Svédországnak felül kell vizsgálnia az LfV tőkeköltségén belül tőkearányos jövedelmezőség címén felszámítani javasolt összegeket. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv becslése szerint a harmadik referencia-időszakban a bejelentett tőkeköltség 1,3 millió EUR-val meghaladja a hatékony tőkeköltséget. A Bizottság és a teljesítmény-felülvizsgálati szerv különösen azt állapítja meg, hogy a Svédország által az LfV számára javasolt 0,7–1,9 %-os saját tőke-költség magasabb, mint a svéd kormány által az LfV számára engedélyezett 0,0 %-os saját tőke-költség. A Bizottság megjegyzi, hogy az LfV javasolt tőkeköltsége magában foglalja számos, útvonali szolgáltatásokat nyújtó svéd repülőtér tőkearányos jövedelmezőségét. A Bizottság úgy véli, hogy Svédországnak egyértelművé kell tennie és meg kell indokolnia e repülőtereknek az LfV összes költség-tételébe való felvételét, vagy pedig megfelelően felül kell vizsgálnia beadványát.
- (177) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv szakvéleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy Svédországnak felül kell vizsgálnia a javasolt nyugdíjköltségeket. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapította, hogy az LfV nyugdíjköltségeinek átlagos részaránya a harmadik referencia-időszakban jelentősen meghaladja az uniós átlagot. Azt is megállapította, hogy az állami nyugdíjrendszerhez kapcsolódó járulékokat a személyzeti költségek között társadalombiztosítási költségként, nem pedig az adatszolgáltatási táblázatokban külön meghatározott nyugdíjköltségek között szerepeltetik. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv jelzi, hogy a nyugdíjköltségeket a tőkeköltségben is rögzítik, mivel a korábbi referencia-időszakok nyugdíjköltségeihez kapcsolódó fennálló követelések az eszközalap részét képezik. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv arra a következtetésre jut, hogy a járadékalapú nyugdíjrendszer feltételezéseinek átláthatatlansága problémát jelenthet a harmadik referencia-időszak alatti költségmentesség ellenőrzése szempontjából. A Bizottság úgy véli, hogy Svédországnak átlátható módon kellene bejelentenie a nyugdíjköltségeket az adatszolgáltatási táblázatok nyugdíjköltségeket tartalmazó külön sorában.
- (178) A (161)–(177) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján a Svédország teljesítményterv-tervezetében javasolt célokat úgy kell értékelni, hogy azok nincsenek összhangban a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó uniós szintű teljesítménycélok.

#### **A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében tervezett költséghatékonysági célok felülvizsgálata**

- (179) A Bizottságnak aggályai vannak az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja szerinti, közelkörzeti költséghatékonyság tekintetében tervezett svédországi teljesítménycélok kapcsolatban.
- (180) Először is a Bizottság a harmadik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti megállapított egység költség-trendet az útvonali megállapított egység költség-trenddel összehasonlítva megállapította, hogy Svédország közelkörzeti díjszámítási körzetének +0,9 %-os közelkörzeti megállapított egység költség-trendje magasabb, mint Svédországnak a harmadik referencia-időszak tartama alatti, a díjszámítási körzet szintjén érvényes +0,2 %-os útvonali megállapított egység költség-trendje.

- (181) Másodszor: a Bizottság megjegyzi, hogy Svédország közelkörzeti díjszámítási körzetének a harmadik referencia-időszak tartama alatti +0,9 %-os közelkörzeti megállapított egységköltség-trendjére vonatkozó, tervezett célok magasabbak, mint a második referencia-időszak során megfigyelt -5,8 %-os tényleges közelkörzeti megállapított egységköltség-trend.
- (182) Harmadszor: a Bizottság a közelkörzeti megállapított egységköltség-trendre vonatkozó, tervezett nemzeti célokat a hasonló repülőterek harmadik referencia-időszak tartama alatti teljesítményével összehasonlítva megállapítja, hogy a Stockholm-Arlanda repülőtér megállapított egységköltsége a becslések szerint csekély mértékben meghaladja a releváns kontrollcsoport megállapított egységköltségének mediánértékét.
- (183) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Svédországnak a fenti észrevételek fényében további indokolással kell szolgálnia a közelkörzeti költséghatékonysági célokat illetően, vagy lefelé kell módosítania a harmadik referencia-időszakra előírt közelkörzeti megállapított egységköltség-trendre vonatkozó, tervezett célokat.

#### KÖVETKEZTETÉSEK

- (184) A (21)–(183) preambulumbekzdésben ismertetett értékelés alapján a Bizottság megállapította, hogy a Belgium, Németország, Görögország, Franciaország, Ciprus, Lettország, Luxemburg, Málta, Hollandia, Románia és Svédország által benyújtott, nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetek tartalmaznak bizonyos olyan teljesítménycélokat, amelyek nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (185) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikke (3) bekezdésének megfelelően az érintett tagállamoknak az e határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül a Bizottság ajánlásainak figyelembevételével be kell nyújtaniuk a felülvizsgált teljesítményterv-tervezeteket a Bizottságnak.
- (186) Belgiumnak, Franciaországnak, Németországnak, Luxemburnak és Hollandiának, amelyek Svájjal együtt a harmadik referencia-időszakra funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetet dolgoztak ki és nyújtottak be, közösen kell benyújtaniuk a FABEC-re vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet, figyelembe véve az e határozatban foglalt ajánlásokat.
- (187) A Bizottság ezt követően az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkében meghatározott eljárással összhangban teljes egészében értékelni fogja a felülvizsgált teljesítményterv-tervezeteket, és e későbbi értékelés eredményeként állást foglalhat a tervezett teljesítménycélokkal és a teljesítménytervek azon egyéb elemeivel kapcsolatban, amelyek tekintetében e határozatban nem emelt kifogást.
- (188) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 17. cikke értelmében ideiglenesen a teljesítményterv-tervezet legújabb változatában meghatározott célokat kell alkalmazni mindaddig, amíg a Bizottság nem hoz határozatot a teljesítménycél vagy a felülvizsgált teljesítménycél összhangjáról, miután az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak el kell fogadniuk végleges teljesítménytervüket.
- (189) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterület tekintetében az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 17. cikke visszamenőleges hatállyal ruházta fel a végleges teljesítménytervben szereplő célokat. Ennek eredményeként a végleges teljesítményterv alapján kiszámított egységdíj vagy egységdíjak helyett a teljesítményterv-tervezet alapján kiszámított egységdíj vagy egységdíjak alkalmazása miatti esetleges bevételkülönbségeket az egységdíjak kiegyenlítése a harmadik referencia-időszak során történő későbbi kiigazításával történik, amelyeket az (EU) 2020/1627 végrehajtási rendeletben a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott rendkívüli intézkedések szabályoznak részletesebben. Ezért a Bizottság a vonatkozó végleges teljesítménytervek elfogadása előtt nem foglal állást az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 29. cikkének (3) bekezdésével összhangban az egységdíjak megfelelőségéről.
- (190) A Bizottság megjegyzi, hogy egyes tagállamok jelezték azon szándékukat, hogy a repülőtéri pilóta nélküli légi járművek felderítésével kapcsolatos költségelemeket be kívánják építeni a harmadik referencia-időszak költségalapjába. A teljesítményterv-tervezetekben foglalt elemek alapján nem lehetett pontosan megállapítani, hogy a tagállamok milyen mértékben építették be ezeket a megállapított költségeket a harmadik referencia-időszak költségalapjába, és amennyiben ilyen költségeket is beépítettek, azok milyen mértékben merülnek fel a léginavigációs szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban, és így milyen mértékben tekinthetők elszámolhatónak a teljesítmény- és díjszámítási rendszer keretében. A Bizottság szolgálatai eseti információkérést küldtek valamennyi tagállamnak a releváns információk összegyűjtése érdekében, és az egységdíjak megfelelőségének ellenőrzése keretében tovább fogják vizsgálni a repülőtéri pilóta nélküli légi járművek felderítésének bejelentett költségeit. Ez a határozat nem érinti a Bizottságnak a pilóta nélküli légi járművek felderítési költségeinek témakörével kapcsolatos megállapításait és következtetéseit.

(191) Az Ukrajna elleni, 2022. február 24-én indított orosz katonai agresszióra reagálva az Unió korlátozó intézkedéseket fogadott el, amelyek megtiltják az orosz légitársaságok, az Oroszországban lajstromozott légi járművek, valamint a nem Oroszországban lajstromozott, bármely orosz természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv tulajdonában lévő, bérelt vagy egyéb módon ellenőrzött légi járművek számára, hogy az Unió területén leszálljanak, felszálljanak vagy átrepüljenek. Ezek az intézkedések az Unió területe feletti légtérben mérsékeltebb légi forgalomhoz vezetnek. Az uniós szintű hatás azonban nem hasonlítható össze a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörése miatt bekövetkezett légiforgalom-csökkenéssel. Ezért a harmadik referencia-időszakban helyénvaló a teljesítmény- és díjszámítási rendszer végrehajtására vonatkozó, meglévő intézkedések és eljárások fenntartása. Helyi teljesítmény-céljaiknak a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetek keretében történő felülvizsgálatakor az e határozat címzettjeiként megnevezett tagállamoknak megfelelően figyelembe kell venniük a releváns forgalomváltozások működési és pénzügyi hatásait,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

### 1. cikk

Az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Ciprus, Franciaország, Görögország, Hollandia, Lettország, Luxemburg, Málta, Németország, Románia és Svédország által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt, az e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok nincsenek összhangban az (EU) 2021/891 végrehajtási határozatban a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

### 2. cikk

Ciprusnak és Görögországnak a teljesítményterv-tervezetben lefelé kell módosítania az útvonali légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti késés átlagos percben kifejezett, tervezett útvonali kapacitáscéljait.

A várható forgalmi igények kielégítése érdekében az érintett tagállamoknak a harmadik referencia-időszak 2022-es, 2023-as és 2024-es naptári éve tekintetében foglalkozniuk kell legalább a benyújtott tervezett kapacitáscélok és a 2021. szeptemberi hálózatműködtetési tervben meghatározott megfelelő referenciaértékek között megfigyelt eltérésekkel. Amennyiben a hálózatműködtetési terv konkrét intézkedéseket javasol a kapacitásbeli teljesítmény javítására, ezeket az intézkedéseket figyelembe kell venni a teljesítménycélok felülvizsgálatakor.

### 3. cikk

Belgiumnak, Görögországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Luxemburnak, Máltának, Romániának és Svédországnak lefelé kell módosítania az útvonali díjszámítási körzeteik tekintetében megállapított egységkosztékban kifejezett, tervezett költséghatékonysági célokat.

Tervezett költséghatékonysági céljaik felülvizsgálata során valamennyi érintett tagállam:

- biztosítja, hogy a felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangban legyenek az uniós szintű megállapított egységkoszték-trenddel és a hosszú távú uniós szintű megállapított egységkoszték-trenddel;
- ennek megfelelően csökkenti a megállapított költségek szintjét, legalább a 2024-es naptári év tekintetében;
- az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikkének (2) bekezdésével összhangban a legfrissebb forgalmi előrejelzés szolgáltatási egységekben kifejezett értékét alkalmazza.

Az a) ponttól eltérve, amennyiben a Bizottság e határozatban megállapította, hogy 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 megállapított egységkoszték-trenddel vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységkoszték-trenddel.

Amennyiben valamely tagállam a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja szerinti eltérésre hivatkozik, gondoskodik arról, hogy az eltérést megfelelő információkkal és indokolással támassza alá.

## 4. cikk

E határozat címzettje a Belga Királyság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, a Görög Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség, a Máltai Köztársaság, a Holland Királyság, Románia és a Svéd Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2022. április 13-án.

*a Bizottság részéről*

Adina VĂLEAN

*a Bizottság tagja*

---

## MELLÉKLET

**A harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal nem összhangban lévőnek ítélt, az 549/2004/EK rendelet alapján benyújtott nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű tervekben foglalt teljesítménycélok**

## 1. A FABEC TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

**„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységkötsége

Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységkötségekben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve</b>	<b>73,1-3 EUR</b>	<b>83,2-8 EUR</b>	<b>189,5-2 EUR</b>	<b>113,2-6 EUR</b>	<b>108,5-1 EUR</b>	<b>103,8-2 EUR</b>

## 2. GÖRÖGORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

**„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késés percben kifejezve

	2021	2022	2023	2024
<b>Görögország tervezett útvonali kapacitáscéljai</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Görögországra vonatkozó referenciaértékek	0,10	0,14	0,15	0,15

**„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységkötsége

Görögország útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységkötségekben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve</b>	<b>31,37 EUR</b>	<b>23,20 EUR</b>	<b>40,71 EUR</b>	<b>32,60 EUR</b>	<b>33,12 EUR</b>	<b>32,93 EUR</b>

## 3. CIPRUS TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

## „KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légitforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késés percben kifejezve

	2021	2022	2023	2024
<b>Ciprus tervezett útvonali kapacitáscéljai</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Ciprusra vonatkozó referenciaértékek	0,10	0,16	0,15	0,15

## „KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységköltsége

Ciprus útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve</b>	<b>32,94 EUR</b>	<b>26,61 EUR</b>	<b>49,85 EUR</b>	<b>34,14 EUR</b>	<b>32,52 EUR</b>	<b>32,26 EUR</b>

## 4. LETTORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

## „KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységköltsége

Lettország útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve</b>	<b>27,90 EUR</b>	<b>23,61 EUR</b>	<b>40,07 EUR</b>	<b>31,28 EUR</b>	<b>29,14 EUR</b>	<b>26,83 EUR</b>

## 5. MÁLTA TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

## „KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységköltsége

Málta útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2017. évi árakon) kifejezve</b>	<b>21,50 EUR</b>	<b>22,98 EUR</b>	<b>44,08 EUR</b>	<b>31,85 EUR</b>	<b>24,83 EUR</b>	<b>24,85 EUR</b>

## 6. ROMÁNIA TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

## „KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

## Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységkölsége

Románia útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali kölséghatékonysági célok</b>	<b>165,00 RON</b>	<b>155,38 RON</b>	<b>298,87 RON</b>	<b>191,50 RON</b>	<b>174,25 RON</b>	<b>174,33 RON</b>
megállapított útvonali egységkölségben (reálértékben, 2017. évi árapon) kifejezve	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

## 7. SVÉDORSZÁG TELJESÍTMÉNYTERV-TERVEZETÉBEN FOGLALT CÉLOK

## „KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

## Az útvonali léginavigációs szolgálatok megállapított egységkölsége

Svédország útvonali díjszámítási körzete	2014 kiindulási érték	2019 kiindulási érték	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Tervezett útvonali kölséghatékonysági célok</b>	<b>522,30 SEK</b>	<b>567,11 SEK</b>	<b>1 361,88 SEK</b>	<b>676,24 SEK</b>	<b>605,51 SEK</b>	<b>570,87 SEK</b>
megállapított útvonali egységkölségben (reálértékben, 2017. évi árapon) kifejezve	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR