2025/1050

28.5.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1050

ze dne 19. května 2025

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi

(oznámeno pod číslem C(2025)2919)

(Pouze maďarské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([2]), a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([3]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro dané referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro čtvrté referenční období (2025–2029) byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti pro čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 15. listopadu 2024 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti.

(4) Posouzení Komise uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti pro čtvrté referenční období, který předložilo Maďarsko (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování návrhů plánů výkonnosti.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a případně s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti o přezkum prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení. Pokud jde o bod 2.1 písm. d) podbod vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise upozorňuje, že v rámci uvedeného přezkumu neprovedla podrobnou analýzu metodiky použité Maďarskem pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve čtvrtém referenčním období. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry, pokud jde o soulad této metodiky rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([5]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení bezpečnostních cílů

(8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti byl posouzen v souladu s bodem 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(9) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti navržené Maďarskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Maďarsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Maďarskem pro poskytovatele letových navigačních služeb „HungaroControl“ jsou rovny bezpečnostním cílům pro celou Unii od roku 2028 pro cíl „řízení bezpečnostních rizik“, zatímco pro zbývající čtyři „cíle řízení bezpečnosti“ jsou výkonnostní cíle rovny bezpečnostním cílům pro celou Unii pro kalendářní roky 2025 až 2029.

(11) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti stanoví opatření pro společnost HungaroControl za účelem dosažení místních bezpečnostních cílů týkají se zavedení jejího systému řízení bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti.

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Na základě zjištění uvedených v 9., 10. a 11. bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688 má být dosaženo do posledního roku čtvrtého referenčního období, tj. do roku 2029, by se mělo mít za to, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí

(13) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle Maďarska v oblasti životního prostředí byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([6]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(14) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem pro čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Maďarsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Referenční hodnoty	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

(15) Komise podotýká, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(16) Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují provádění a další rozšiřování přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí do konce čtvrtého referenčního období. S ohledem na zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že Maďarsko by se mělo zavázat k provádění všech provozních opatření stanovených v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS ze dne 2. července 2024, aby podpořilo dosažení svých výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí pro čtvrté referenční období.

(17) Na základě zjištění uvedených v 14., 15. a 16. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(18) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Maďarska v oblasti traťové kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl vypracován v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(19) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Maďarskem pro čtvrté referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Maďarsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Referenční hodnoty	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) Komise konstatuje, že cíle v oblasti traťové kapacity navržené Maďarskem jsou výrazně vyšší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro každý rok čtvrtého referenčního období, s výjimkou roku 2029, pro který jsou stejné.

(21) Maďarsko odůvodňuje zjištěný rozdíl mezi svými cíli v oblasti kapacity a referenčními hodnotami uvedenými v 20. bodě odůvodnění tím, že se odvolává na výrazný nárůst přeletového provozu zaznamenaný v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině. Maďarsko ve svém návrhu plánu výkonnosti poskytlo podrobné informace, které dokládají výsledné změny v objemu, hustotě a složitosti letového provozu. Je proto nezbytné tyto okolnosti zohlednit při posuzování navrhovaných výkonnostních cílů Maďarska v oblasti kapacity pro čtvrté referenční období, pokud jde o jejich soulad s výkonnostními cíli v oblasti kapacity pro celou Unii.

(22) S ohledem na podrobnou analýzu provedenou orgánem pro kontrolu výkonnosti dospěla Komise k závěru, že rozdíl mezi vnitrostátními cíli a referenčními hodnotami je řádně odůvodněn výjimečnými okolnostmi vyplývajícími z války na Ukrajině a uvedenými v 21. bodě odůvodnění. Komise dále konstatuje, že Maďarsko zavedlo řadu opatření pro dosažení svých cílů v oblasti kapacity, včetně významného zvýšení počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastním středisku řízení, zlepšení systému uspořádání letového provozu a prodloužení provozní doby sektoru.

(23) Na základě zjištění uvedených v 19. až 22. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v návrhu plánu výkonnosti Maďarska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(24) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(25) Komise konstatuje, že navrhované cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období vedou k výraznému zhoršení průměrného zpoždění při příletu z důvodů ATFM za rok ve srovnání s třetím referenčním obdobím. Navrhované cíle pro čtvrté referenční období jsou totiž stanoveny na 0,10 minuty na let, zatímco v roce 2024 byla zaznamenána skutečná výkonnost ve výši 0,00 minuty na let.

(26) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Maďarsko mělo na základě připomínek uvedených v 25. bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(27) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby byl posouzen na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve třetím a čtvrtém referenčním období (2020–2029) a ze srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění s průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a ekonomické prostředí.

(28) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Maďarskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**12 585 HUF**	**11 373 HUF**	**12 029 HUF**	**11 984 HUF**	**12 078 HUF**	**12 002 HUF**	**12 651 HUF**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR

(29) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,2 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(30) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,1 % ve třetím a čtvrtém referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(31) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Maďarsku ve výši 29,13 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 28,1 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 40,51 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v článku 7 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(32) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné v 29. a 30. bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo s restrukturalizačními opatřeními ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(33) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) bodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti odkazuje na dodatečné stanovené náklady, které během čtvrtého referenčního období vznikly poskytovateli letových navigačních služeb Hungarocontrol v souvislosti s opatřeními potřebnými k dosažení místních cílů v oblasti kapacity (dále jen „opatření v oblasti kapacity“). Předložená opatření v oblasti kapacity zahrnují tyto hlavní prvky:

— výcvik a zaměstnávání dalších řídících letového provozu pracujících v provozu s cílem zvládnout očekávaný nárůst provozu během čtvrtého referenčního období. Plánuje se, že to v průběhu čtvrtého referenčního období povede k celkovému nárůstu počtu řídících letového provozu pracujících v provozu v oblastním středisku řízení Budapešť o více než 30 %,

— modernizace systému uspořádání letového provozu („ATM“),

— další investice do infrastruktury, vybavení a radarů.

(34) Orgán pro kontrolu výkonnosti podrobně analyzoval opatření v oblasti kapacity, na která se Maďarsko odvolává. Na základě své analýzy se orgán pro kontrolu výkonnosti domníval, že opatření v oblasti kapacity týkající se zvýšení počtu řídících letového provozu pracujících v provozu a modernizace systému ATM jsou nezbytná a přiměřená pro dosažení cílů Maďarska v oblasti kapacity. Orgán pro kontrolu výkonnosti shledal, že tato opatření týkající se kapacity vedou ke strukturálnímu zvýšení dostupné kapacity vzdušného prostoru Maďarska pro čtvrté referenční období. Orgán pro kontrolu výkonnosti dále dospěl k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření v oblasti kapacity jsou vyšší než odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, jak je uvedeno v 30. bodě odůvodnění.

(35) S ohledem na informace uvedené v 33. a 34. bodě odůvodnění proto Komise konstatuje, že kritérium stanovené v odst. 1.4 písm. d) bodě i) je v případě Maďarska splněno, pokud jde o odchylku od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, jak je uvedeno v 30. bodě odůvodnění.

(36) Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti nepředložilo žádná restrukturalizační opatření podle kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, která by odůvodňovala zbývající odchylku od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii zjištěnou v 29. bodě odůvodnění.

(37) Komise nicméně konstatuje, že Maďarsko prokázalo dobrou úroveň efektivity nákladů v relativním vyjádření vzhledem k tomu, že základní hodnota pro rok 2024 je výrazně nižší než průměr příslušné srovnávací skupiny, jak je uvedeno v 31. bodě odůvodnění. Komise dále konstatuje, že při porovnání základní hodnoty pro rok 2019 s plánovanými stanovenými jednotkovými náklady na rok 2029 zůstávají stanovené jednotkové náklady v Maďarsku v čase stabilní. Kromě toho bylo zjištěno, že odchylka Maďarska od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii je odůvodněna dodatečnými náklady vyvolanými opatřeními v oblasti kapacity, jak je uvedeno v 35. bodě odůvodnění. Komise se proto celkově domnívá, že zbývající odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v 29. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby výkonnostní cíle Maďarska v oblasti efektivity nákladů byly v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(38) Na základě zjištění uvedených v 28. až 37. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(39) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle nevzbuzují obavy.

ZÁVĚRY

(40) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem by se mělo mít za to, že výkonnostní cíle obsažené v maďarském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem pro čtvrté referenční období uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Maďarsku.

V Bruselu dne 19. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti Maďarska, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Maďarsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti**, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA)					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	D	D
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Prosazování bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	C	C

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**12 585 HUF**	**11 373 HUF**	**12 029 HUF**	**11 984 HUF**	**12 078 HUF**	**12 002 HUF**	**12 651 HUF**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR