Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1050

28.5.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1050

z 19. mája 2025

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Maďarsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba

[oznámené pod číslom C(2025) 2919]

(Iba maďarské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([3]), a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029) boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 15. novembra 2024.

(4) Posúdenie Komisie prezentované v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti na RO4, ktorý Maďarsko predložilo (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorý pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a v prípade potreby s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(7) Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. d) podbod vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že v rámci tohto preskúmania nevykonala podrobnú analýzu metodiky, ktorú používa Maďarsko na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([5]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

(8) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(9) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Maďarsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Maďarsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	D	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Maďarsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „HungaroControl“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti od roku 2028 pre cieľ „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, zatiaľ čo v prípade zostávajúcich štyroch „cieľov v oblasti riadenia bezpečnosti“ sa ciele výkonnosti rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na kalendárne roky 2025 až 2029.

(11) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb HungaroControl na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ktoré súvisia s vykonávaním jeho systému riadenia bezpečnosti a s kybernetickou bezpečnosťou.

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 9, 10 a 11 a vzhľadom na to, že celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne teda do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostným cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

(13) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa ciele Maďarska v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([6]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(14) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Maďarsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Referenčné hodnoty	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

(15) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Maďarsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(16) Komisia poznamenáva, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú realizáciu a ďalšie rozširovanie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami do konca RO4. So zreteľom na zistenia PRB sa Komisia domnieva, že Maďarsko by sa malo zaviazať k vykonávaniu všetkých prevádzkových opatrení stanovených v pláne ERNIP z 2. júla 2024 s cieľom podporiť dosiahnutie jeho cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia na RO4.

(17) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 14, 15 a 16 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

(18) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerného meškania ATFM na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Maďarska v oblasti traťovej kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(19) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Maďarsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Referenčné hodnoty	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Maďarsko, sú výrazne vyššie ako príslušné národné referenčné hodnoty za každý rok RO4, okrem roku 2029, keď sú rovnaké.

(21) Maďarsko odôvodňuje zistený rozdiel medzi svojimi cieľmi v oblasti kapacity a referenčnými hodnotami uvedenými v odôvodnení 20 tým, že sa odvoláva na výrazný nárast objemu preletovej dopravy zaznamenaný v dôsledku ruskej útočnej vojny voči Ukrajine. Maďarsko vo svojom návrhu plánu výkonnosti poskytlo podrobné informácie, ktoré preukazujú výsledné zmeny objemov, hustoty a zložitosti letovej prevádzky. Uvedené okolnosti treba preto zohľadniť pri posudzovaní navrhovaných cieľov výkonnosti Maďarska v oblasti kapacity na RO4, pokiaľ ide o ich súlad s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti kapacity.

(22) So zreteľom na podrobnú analýzu orgánu na preskúmanie výkonnosti Komisia dospela k záveru, že rozdiel medzi národnými cieľmi a referenčnými hodnotami je riadne odôvodnený výnimočnými okolnosťami vyplývajúcimi z vojny na Ukrajine a uvedenými v odôvodnení 21. Komisia ďalej konštatuje, že Maďarsko zaviedlo celý rad opatrení na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti kapacity vrátane výrazného zvýšenia počtu riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“) v prevádzke oblastného strediska riadenia, zlepšenia systému manažmentu letovej prevádzky a predĺžených otváracích hodín sektora.

(23) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 19 až 22 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti Maďarska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(24) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(25) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú v porovnaní s tretím referenčným obdobím (ďalej len „RO3“) k výraznému zhoršeniu priemerného ročného meškania ATFM pri prílete. Navrhované ciele na RO4 sú v skutočnosti stanovené na 0,10 minúty na jeden let, zatiaľ čo skutočná výkonnosť zaznamenaná v roku 2024 predstavovala 0,00 minúty na jeden let.

(26) Komisia sa preto domnieva, že Maďarsko by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo na základe pripomienok uvedených v odôvodnení 25 podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4, alebo by malo tieto ciele upraviť smerom nadol.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(27) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov zahrnutých v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so stanovenými jednotkovými nákladmi (determined unit cost ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Tieto kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO4, dlhodobého vývoja DUC počas RO3 a RO4 (2020 – 2029) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

(28) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Maďarsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

Maďarská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj DUC Maďarska na úrovni zóny spoplatňovania +2,2 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(30) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj DUC Maďarska na úrovni zóny spoplatňovania +0,1 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(31) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že maďarská východisková hodnota pre DUC 29,13 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 28,1 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 40,51 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(32) Komisia ďalej preskúmala, či by sa odchýlky zistené v odôvodneniach 29 a 30, a mohli považovať za potrebné a primerané podľa bodu 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, za predpokladu, že zistené odchýlky od celoúnijného vývoja DUC počas RO4 a od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC sú spôsobené výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo s reštrukturalizačnými opatreniami v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(33) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi leteckých navigačných služieb Hungarocontrol v súvislosti s opatreniami potrebnými na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti kapacity (ďalej len „opatrenia týkajúce sa kapacity“). Predložené opatrenia týkajúce sa kapacity zahŕňajú tieto hlavné prvky:

— Odbornú prípravu a zamestnanie ďalších ATCO v prevádzke s cieľom zvládnuť očakávaný nárast dopravy počas RO4. V priebehu RO4 sa plánuje celkové zvýšenie počtu ATCO v prevádzke oblastného strediska riadenia v Budapešti o viac ako 30 %.

— Modernizáciu systému manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“).

— Ďalšie investície do infraštruktúry, vybavenia a radarov.

(34) Orgán na preskúmanie výkonnosti podrobne analyzoval opatrenia v oblasti kapacity, na ktoré sa Maďarsko odvoláva. Na základe svojej analýzy PRB usúdil, že opatrenia v oblasti kapacity súvisiace so zvýšením počtu ATCO v prevádzke a s modernizáciou systému ATM sú na dosiahnutie cieľov Maďarska v oblasti kapacity potrebné a primerané. PRB zistil, že tieto opatrenia v oblasti kapacity viedli k štrukturálnemu zvýšeniu dostupnej kapacity vo vzdušnom priestore Maďarska na RO4. Okrem toho PRB dospel k záveru, že dodatočné náklady na tieto opatrenia v oblasti kapacity sú väčšie ako odchýlka od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedeného v odôvodnení 30.

(35) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 33 a 34 Komisia preto dospela k záveru, že kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) bode i) je v prípade Maďarska splnené, pokiaľ ide o odchýlku od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedeného v odôvodnení 30.

(36) Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti nepredložilo žiadne reštrukturalizačné opatrenia podľa kritéria stanoveného v bode 1.4 písm. d) podbode ii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktorými by sa odôvodnila zostávajúca odchýlka od celoúnijného vývoja DUC zaznamenaná v odôvodnení 29.

(37) Komisia však poznamenáva, že Maďarsko preukázalo dobrú úroveň nákladovej efektívnosti v relatívnom vyjadrení, keďže východisková hodnota na rok 2024 je výrazne pod priemerom príslušnej porovnávacej skupiny, ako sa uvádza v odôvodnení 31. Komisia ďalej konštatuje, že maďarské DUC zostávajú v priebehu času stabilné, keď porovnáme východiskovú hodnotu na rok 2019 s plánovanými DUC na rok 2029. Okrem toho sa zistilo, že odchýlka Maďarska od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC je odôvodnená dodatočnými nákladmi spôsobenými opatreniami v oblasti kapacity, ako sa uvádza v odôvodnení 35. Komisia sa z celkového hľadiska preto domnieva, že zostávajúca odchýlka od celoúnijného vývoja DUC uvedená v odôvodnení 29 nebráni v prípade Maďarska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

(38) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 28 až 37 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(39) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

ZÁVERY

(40) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Maďarska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Maďarsko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Maďarsku.

V Bruseli 19. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti Maďarska, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Maďarsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti** vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA)					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Maďarsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Maďarská traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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