Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1050

28.5.2025

SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1050

z dne 19. maja 2025

o skladnosti ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Madžarska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 2919)

(Besedilo v madžarskem jeziku je edino verodostojno)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) in zlasti člena 11(3), točka (c), Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/2803 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o izvajanju enotnega evropskega neba ([2]) ter zlasti člena 58(3) Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 ([3]) ter zlasti člena 14(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin pripraviti načrte za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, vključno s cilji uspešnosti. Ti načrti morajo vključevati lokalne cilje uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za zadevno referenčno obdobje.

(2) Vseevropski cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje (2025–2029) so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki so bili do 1. oktobra 2024 predloženi Komisiji v oceno. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija od držav članic zahtevala, naj do 15. novembra 2024 predložijo posodobljene osnutke načrtov izvedbe.

(4) Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki ga je predložila Madžarska (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe).

(5) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe, je Komisiji predložil poročilo z nasveti glede ocene osnutkov načrtov izvedbe.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) UL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1688 z dne 12. junija 2024 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029 (UL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, in sicer na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi, po potrebi ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

(7) Komisija je svojo oceno osnutka načrta izvedbe dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi. Glede točke 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da v okviru pregleda ni izvedla podrobne analize metodologije, ki jo je Madžarska uporabila za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih v četrtem referenčnem obdobju. Komisija na tej stopnji še ni sprejela nobenega sklepa glede skladnosti navedene metodologije za razporeditev stroškov s točkama (e) in (f) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) ter členom 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

OCENA KOMISIJE

Ocena ciljev glede varnosti

(8) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe ocenjena v skladu s točko 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(9) Cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je Madžarska predlagala glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih glede upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

Madžarska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D EASA**					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	varnostna politika in cilji	C	C	C	C	**C**
	obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	D	**D**
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	spodbujanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	kultura varnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisija je ugotovila, da so cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Madžarska predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa HungaroControl, enaki vseevropskim ciljem glede varnosti od leta 2028 za cilj „obvladovanja varnostnih tveganj“, medtem ko so za preostale štiri „cilje upravljanja varnosti“ cilji uspešnosti enaki vseevropskim ciljem glede varnosti za koledarska leta od 2025 do 2029.

(11) Komisija ugotavlja, da osnutek načrta izvedbe določa ukrepe za HungaroControl za doseganje lokalnih ciljev glede varnosti, ki se nanašajo na izvajanje sistema upravljanja varnosti in kibernetsko varnost.

([5]) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 9, 10 in 11 ter ob upoštevanju, da je treba vseevropske cilje uspešnosti glede varnosti iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688 doseči do zadnjega leta četrtega referenčnega obdobja, tj. do leta 2029, bi bilo treba lokalne cilje uspešnosti glede varnosti, vključene v osnutek načrta izvedbe, šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Ocena ciljev glede okolja

(13) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo ocenjena v skladu z merilom iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede okolja, ki jih je predlagala Madžarska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), ki je bil pripravljen v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([6]) in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(14) Cilji uspešnosti glede okolja, ki jih je Madžarska predlagala za četrto referenčno obdobje, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti iz ERNIP, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, so:

Madžarska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Referenčna vrednost	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

(15) Komisija ugotavlja, da so cilji glede okolja, ki jih je predlagala Madžarska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za posamezno koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(16) Komisija ugotavlja, da je Madžarska v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo izvajanje in nadaljnjo širitev čezmejnega zračnega prostora prostih rut do konca četrtega referenčnega obdobja. Komisija ob upoštevanju ugotovitev organa za oceno uspešnosti meni, da bi se morala Bolgarija zavezati izvajanju vseh operativnih ukrepov, določenih v ERNIP z dne 2. julija 2024, da bi podprla doseganje svojih ciljev uspešnosti glede okolja za četrto referenčno obdobje.

(17) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 14, 15 in 16 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede okolja iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

([6]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Ocena ciljev glede zmogljivosti

(18) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let ocenjena na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je predlagala Madžarska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, ki je bil pripravljen v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(19) Cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je Madžarska predlagala za četrto referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, in ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

Madžarska	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Referenčna vrednost	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je predlagala Madžarska, znatno višji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti za posamezno leto četrtega referenčnega obdobja, razen za leto 2029, ko so enaki.

(21) Madžarska utemeljuje ugotovljeno razliko med svojimi cilji glede zmogljivosti in referenčnimi vrednostmi iz uvodne izjave 20 s sklicevanjem na znatno povečanje prometa preletov, zabeleženo zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini. Madžarska je v osnutku načrta izvedbe predložila podrobne informacije, ki dokazujejo posledične spremembe obsega, gostote in kompleksnosti zračnega prometa. Zato je treba navedene okoliščine upoštevati pri ocenjevanju predlaganih madžarskih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje v zvezi z njihovo skladnostjo z vseevropskimi cilji uspešnosti glede zmogljivosti.

(22) Komisija ob upoštevanju podrobne analize, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, ugotavlja, da je vrzel med nacionalnimi cilji in referenčnimi vrednostmi ustrezno utemeljena z izjemnimi okoliščinami, ki so posledica vojne v Ukrajini in so navedene v uvodni izjavi 21. Komisija nadalje ugotavlja, da je Madžarska uvedla vrsto ukrepov za doseganje svojih ciljev glede zmogljivosti, vključno z znatnim povečanjem števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole, izboljšavami sistema upravljanja zračnega prometa in podaljšanim obratovalnim časom sektorja.

(23) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 19 do 22 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti iz osnutka načrta izvedbe Madžarske šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(24) V skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe s pregledom ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da ti cilji vzbujajo pomisleke.

(25) Komisija ugotavlja, da predlagani cilji glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje povzročajo znatno poslabšanje povprečne letne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem. Predlagani cilji za četrto referenčno obdobje so namreč določeni pri 0,10 minute na let, medtem ko je dejanska uspešnost, zabeležena v letu 2024, znašala od 0,00 minute na let.

(26) Komisija zato meni, da bi morala Madžarska v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodne izjave 25 ali navedene cilje revidirati navzdol.

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(27) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, je bila na podlagi meril iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Ta merila vključujejo trend ugotovljenih stroškov na enoto v četrtem referenčnem obdobju, dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem in četrtem referenčnem obdobju (2020–2029) ter izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na enoto na ravni območja zaračunavanja v primerjavi s povprečno vrednostjo območij zaračunavanja, kjer imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa podobno delovno in gospodarsko okolje.

(28) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na ruti, ki jih je Madžarska predlagala za četrto referenčno obdobje, in povezane izhodiščne vrednosti so:

Madžarsko območje zaračunavanja na ruti	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 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) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da madžarski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +2,2 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(30) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju na Madžarskem znaša +0,1 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(31) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto na Madžarskem znaša 29,13 EUR v realnih cenah iz leta 2022 in je za 28,1 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti 40,51 EUR v realnih cenah iz leta 2022 zadevne primerjalne skupine iz člena 7 Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(32) Komisija je nadalje proučila, ali se odstopanja, ugotovljena v uvodnih izjavah 29 in (30), lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, če so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto v četrtem referenčnem obdobju in od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali z ukrepi prestrukturiranja v smislu člena 2(18) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(33) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Madžarska v osnutku načrta izvedbe sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa HungaroControl v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

— usposabljanje in zaposlovanje dodatnih dejavnih kontrolorjev zračnega prometa za obvladovanje pričakovanega povečanja prometa v četrtem referenčnem obdobju. S tem naj bi se v četrtem referenčnem obdobju skupno število dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole v Budimpešti povečalo za več kot 30 %;

— nadgradnja sistema upravljanja zračnega prometa;

— druge naložbe v infrastrukturo, opremo in radarje.

(34) Organ za oceno uspešnosti je podrobno analiziral ukrepe glede zmogljivosti, ki jih je navedla Madžarska. Na podlagi svoje analize je menil, da so ukrepi glede zmogljivosti, povezani s povečanjem števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa in nadgradnjo sistema upravljanja zračnega prometa, potrebni in sorazmerni za doseganje madžarskih ciljev glede zmogljivosti. Ugotovil je, da so navedeni ukrepi glede zmogljivosti povzročili strukturno povečanje razpoložljive zmogljivosti v madžarskem zračnem prostoru za četrto referenčno obdobje. Poleg tega je organ za oceno uspešnosti sklenil, da so dodatni stroški navedenih ukrepov glede zmogljivosti višji od odstopanja od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije iz uvodne izjave 30.

(35) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 33 in 34 Komisija zato ugotavlja, da je merilo iz točke 1.4(d)(i) v zvezi z Madžarsko glede odstopanja od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije iz uvodne izjave 30 izpolnjeno.

(36) Madžarska v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja v skladu z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, ki bi upravičili preostalo odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, ugotovljeno v uvodni izjavi 29.

(37) Vendar Komisija ugotavlja, da je Madžarska dokazala dobro raven stroškovne učinkovitosti v relativnem smislu, saj je izhodiščna vrednost za leto 2024 precej pod povprečjem ustrezne primerjalne skupine, kot je opisano v uvodni izjavi 31. Komisija nadalje ugotavlja, da madžarski ugotovljeni stroški na enoto ostajajo stabilni skozi čas, če se izhodiščna vrednost za leto 2019 primerja z načrtovanimi ugotovljenimi stroški na enoto za leto 2029. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je odstopanje Madžarske od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije upravičeno zaradi dodatnih stroškov, ki jih povzročajo ukrepi glede zmogljivosti, kot je ugotovljeno v uvodni izjavi 35. Komisija zato na splošno meni, da preostalo odstopanje od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije, ugotovljeno v uvodni izjavi 29, ne izključuje skladnosti madžarskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti z vseevropskimi cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

(38) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 28 do 37 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(39) V skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe s pregledom ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da navedeni cilji ne vzbujajo pomislekov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(40) Glede na navedeno bi bilo treba cilje uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe Madžarske šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Madžarska predložila za četrto referenčno obdobje, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Madžarsko.

V Bruslju, 19. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Madžarska, za katere je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Madžarska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti**, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA)					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	varnostna politika in cilji	C	C	C	C	C
	obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	D	D
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	C
	spodbujanje varnosti	C	C	C	C	C
	kultura varnosti	C	C	C	C	C

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Madžarska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Madžarska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Madžarsko območje zaračunavanja na ruti	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 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