ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/775

ze dne 13. dubna 2022

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 třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 2298)

(Pouze maďarské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

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) první pododstavec 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 ([2]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 se zřizuje systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Podle článku 10 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají kromě toho členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období. Komise odpovídá za posouzení toho, zda jsou navržené výkonnostní cíle obsažené v návrzích plánů výkonnosti vypracovaných členskými státy v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, k čemuž použije kritéria pro posouzení stanovená v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(2) Vypuknutí pandemie COVID-19 mělo počínaje prvním čtvrtletím kalendářního roku 2020 významný dopad na odvětví letecké dopravy a opatření k omezení pandemie přijatá členskými státy a třetími zeměmi značně snížila objem letového provozu ve srovnání s úrovněmi před pandemií.

(3) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ([3]). Jelikož tyto výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti na třetí referenční období následně předložené členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19, nemohly zohlednit situaci letecké dopravy, jež se v důsledku pandemie výrazně změnila.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) 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 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 ([4]) stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627 přijala Komise dne 2. června 2021 prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období.

(5) Komise konstatuje, že podle základní prognózy provozu vypracované v říjnu 2021 službou pro statistiku a prognózu organizace Eurocontrol (dále jen „služba STATFOR“) by měl letový provoz pro celou Unii dosáhnout svých předpandemických úrovní v průběhu roku 2023 a v roce 2024 tyto úrovně překročit. Míra nejistoty ohledně vývoje letového provozu však vzhledem k rizikům souvisejícím s vývojem epidemiologické situace v souvislosti s COVID-19 zůstává obzvláště vysoká. Komise rovněž konstatuje, že oživení letového provozu pravděpodobně nebude ve všech členských státech stejnoměrné.

(6) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti, které obsahovaly revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období, a do 1. října 2021 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 17. listopadu 2021 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti. Posouzení Komise uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který předložilo Maďarsko.

(7) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování návrhů plánů výkonnosti pro třetí referenční období.

(8) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů navržených Maďarskem na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejícího výkonnostního cíle přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2 přílohy IV dotčeného prováděcího nařízení.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(9) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Maďarskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb, na základě kritéria stanoveného v bodě 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti bezpečnosti v souvislosti s prvky uvedenými v bodě 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(10) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, předložené Maďarskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

Maďarsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
HungaroControl	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

(11) Pokud jde o navržené cíle v oblasti bezpečnosti, předložené Maďarskem pro poskytovatele letových navigačních služeb (HungaroControl), Komise zjistila, že v případě „řízení bezpečnostních rizik“ má být úrovně výkonnostního cíle pro celou Unii dosaženo v roce 2023, zatímco u ostatních „cílů řízení bezpečnosti“ místní výkonnostní cíle splňují úroveň výkonnostních cílů pro celou Unii pro každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024.

(12) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti předložený Maďarskem stanoví řadu opatření pro poskytovatele letových navigačních služeb HungaroControl za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, která zahrnují technologický rozvoj, otázky související s lidským faktorem, monitorování souladu a výkonnosti, kybernetickou bezpečnost a bezpečnost údajů, „spravedlivé posuzování“ („just culture“) a „kulturu bezpečnosti“. Návrh plánu výkonnosti obsahuje 70 opatření, mezi něž patří zavedení nového systému ATM, koordinační nástroj pro plánování zátěže sektorů, nový systém pro sektorové rozdělování vzdušného prostoru, rádiový zaměřovač pro lepší situační orientaci řídících letového provozu (ATCO) a systém řízení rizik spojených s únavou.

(13) Na základě zjištění uvedených v (11). a (12). bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 musí být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(14) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Maďarskem 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. Navržené cíle, obsažené v maďarském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS (dále jen „plán ERNIP“), který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti životního prostředí podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(15) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 související s klíčovou oblastí výkonnosti týkající se životního prostředí. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(16) Navržené výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Maďarskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu ERNIP, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti životního prostředí, předložené Maďarskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro kalendářní roky 2021 až 2024.

(18) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, mezi něž patří plán transformace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN) a účast na další realizaci projektu jihovýchodního evropského vzdušného prostoru volných tratí (South East Europe Free Route Airspace, SEE FRA)

(19) Komise dále konstatuje, že Maďarsko již dokončilo realizaci volných tratí (FRA) mezi letovými hladinami FL 095 až FL 660.

(20) Na základě zjištění uvedených v (17). až (19). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Maďarskem v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v maďarském návrhu plánu výkonnosti, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici v době přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období, tj. dne 2. června 2021. Uvedené posouzení bylo provedeno s ohledem na místní okolnosti a bylo doplněno přezkumem plánovaných opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity podle bodu 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(22) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Členské státy proto nebyly požádány, aby v návrzích plánů výkonnosti předložených do 1. října 2021 revidovaly své místní výkonnostní cíle pro kalendářní rok 2020 související s klíčovou oblastí výkonnosti týkající se kapacity. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro kalendářní roky 2021, 2022, 2023 a 2024.

(23) Navržené cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb předložené Maďarskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a související referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

	2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Maďarskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komise konstatuje, že navržené cíle v oblasti kapacity, předložené Maďarskem, jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok třetího referenčního období.

(25) Pokud jde o bod 2.1 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Maďarsko v návrhu plánu výkonnosti předložilo řadu opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Tato opatření zahrnují reorganizaci oblastního střediska řízení (ACC) Budapešť, nový výcvikový program pro ATCO, modernizaci systému uspořádání letového provozu (ATM), jakož i zvýšení plánovaného počtu plných úvazků ATCO do konce třetího referenčního období.

(26) Na základě zjištění uvedených ve (24). a (25). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.

Přezkum návrhu cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti traťové kapacity přezkumem návrhu cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Cíle navržené Maďarskem nevzbuzují žádné obavy.

Posouzení návrhu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů předložených Maďarskem 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 třetím referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve druhém a třetím referenčním období (2015–2024) 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 hospodářské prostředí.

(29) Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby bylo provedeno s ohledem na místní podmínky. Bylo doplněno přezkumem klíčových faktorů a parametrů, na nichž jsou tyto cíle založeny, jak je uvedeno v bodě 2.1 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(30) Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby předložené Maďarskem pro třetí referenční období jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,42EUR-EUR

(31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,8 % ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(32) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby v Maďarsku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,9 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %.

(33) Pokud jde o kritérium 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 31,72 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 21 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 40,13 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Maďarsku zůstávají pod průměrem srovnávací skupiny během celého třetího referenčního období. Rozdíl pro rok 2024 se však snížil na –16 %.

(34) Komise dále zkoumala, zda lze odchylky zjištěné ve (31). a (32). bodě odůvodnění považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud je odchylka od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobena 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.

(35) Pokud jde o kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Maďarsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí, že odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou způsobeny výhradně náklady souvisejícími s opatřeními, jež jsou požadována k dosažení cílů v oblasti kapacity.

(36) Komise konstatuje, že Maďarsko ve svém návrhu plánu výkonnosti uvádí širokou škálu opatření, která poskytovatel letových navigačních služeb (HungaroControl) přijal za účelem dosažení místních cílů v oblasti kapacity a která implikovala dodatečné náklady. Tato opatření jsou v dotčeném návrhu plánu výkonnosti podrobně popsána a vyčíslena.

(37) Maďarsko vysvětluje, že ještě před pandemií COVID-19 se v roce 2019 ukázalo, že počet ATCO v provozu nestačí pokrýt objem a složitost provozu. Aby se tedy poskytovatel letových navigačních služeb HungaroControl přizpůsobil očekávané budoucí úrovni provozu, zavedl výcvikový program, jehož cílem bylo zvýšit ve třetím referenčním období počet ATCO. Příslušné související náklady zahrnují personální náklady na odměňování nových studentů v počáteční fázi výcviku a studentů řízení letového provozu s licencí, jakož i další provozní náklady vynaložené na výcvik těchto nových zaměstnanců.

(38) Navyšování kapacity potřebné k adaptaci na budoucí poptávku po provozu bude dále podporováno investicemi do nejmodernějšího zařízení. Komise konstatuje, že se proto plánuje několik modernizací složek systému ATM, včetně zavedení funkce radiového zaměřovače a komplexního nástroje, zlepšení funkcí uspořádání vzdušného prostoru a zavedení vylepšených technik uspořádání toku a kapacity letového provozu. Očekává se, že včasná realizace těchto investic ve třetím referenčním období umožní výrazné zvýšení kapacity.

(39) Na základě podrobné analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že příslušná opatření, která Maďarsko uvedlo v návrhu plánu výkonnosti, jsou v zájmu dosažení místních cílů v oblasti kapacity nezbytná. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti lze kromě toho dospět k závěru, že dodatečné náklady na tato opatření jsou vyšší než odchylky od vývojového trendu a dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedených v (31). a (32). bodě odůvodnění.

(40) S ohledem na úvahy uvedené ve (35). až (39). bodě odůvodnění Komise konstatuje, že Maďarsko splňuje kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i).

(41) Z výše uvedených úvah vyplývá, že není nutné dále zkoumat, zda Maďarsko splňuje také kritérium uvedené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii).

(42) Na základě zjištění uvedených ve (31). až (41). bodě odůvodnění by při posuzování navržených cílů obsažených v maďarském návrhu plánu výkonnosti mělo být shledáno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Přezkum navrhovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(43) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem návrhu cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že tyto Maďarskem navržené cíle jsou problematické.

(44) Za prvé, při srovnání vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby Komise zjistila, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby maďarské oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +11,0 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než maďarský vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,8 %.

(45) Za druhé, Komise konstatuje, že návrh cílů pro vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro maďarskou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb ve výši +11,0 % je v průběhu třetího referenčního období vyšší než vývojový trend skutečných stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši −4,7 % zaznamenaný v průběhu druhého referenčního období.

(46) Za třetí, po porovnávání stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby s výkonností podobných letišť, pokud jde o třetí referenční období, Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady pro budapešťské letiště jsou podle odhadů významně nad mediánem stanovených jednotkových nákladů relevantních letišť.

(47) 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 ve (44). až (46). bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle týkající se nákladové efektivnosti letištních a přibližovacích služeb pro třetí referenční období, nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise, pokud jde o návrh cílů v oblasti kapacity

(48) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise v souvislosti s návrhem cílů v oblasti kapacity doplnila své posouzení o přezkum návrhů systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V tomto ohledu Komise zkoumala, zda návrhy systémů pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Bylo zjištěno, že návrhy systémů pobídek obsažené v maďarském návrhu plánu výkonnosti jsou problematické.

(49) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb navržené v maďarském návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů a maximální finanční výhodu ve výši 0,5 % stanovených nákladů.

(50) Pokud jde o tyto režimy pobídek, má Komise na základě odborného poradenství poskytnutého orgánem pro kontrolu výkonnosti vážné pochybnosti o tom, zda by navrhovaná maximální finanční nevýhoda, která činí 0,5 % stanovených nákladů, měla nějaký podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(51) Maďarsko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přehodnotit své systémy pobídek pro dosažení cílů kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek byly stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, což by podle názoru Komise mělo vést k maximální finanční nevýhodě, která se rovná 1 % stanovených nákladů nebo je vyšší.

ZÁVĚRY

(52) Na základě posouzení uvedeného v (10). až (51). bodě odůvodnění Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(53) Komise konstatuje, že některé členské státy vyjádřily svůj záměr zahrnout do nákladových základů pro třetí referenční období nákladové položky týkající se detekce dronů na letištích. Z prvků obsažených v návrzích plánů výkonnosti nebylo možné přesně určit, do jaké míry členské státy tyto stanovené náklady zahrnuly do svých nákladových základů pro třetí referenční období a – pokud zahrnuty byly – do jaké míry jsou vynakládány v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb, a mohly by tak být považovány za způsobilé v rámci systému sledování výkonnosti a systému poplatků. Útvary Komise zaslaly všem členským státům *ad hoc* žádost o informace, aby shromáždily příslušné informace, a v souvislosti s ověřováním souladu jednotkových sazeb hlouběji prověří vykázané náklady na detekci dronů na letištích. Tímto rozhodnutím nejsou dotčena zjištění a závěry Komise týkající se nákladů na detekci dronů.

(54) V reakci na vojenskou agresi vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, přijala Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie, vzlétnout z něj nebo přes ně přeletět. Tato opatření vedou ke snížení letového provozu ve vzdušném prostoru nad územím Unie. Dopad pro celou Unii by však neměl být srovnatelný se snížením letového provozu v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19 v březnu 2020. Je proto vhodné zachovat stávající opatření a postupy pro provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků ve třetím referenčním období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Maďarsku.

V Bruselu dne 13. dubna 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Maďarskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Maďarsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti životního prostředí navržené Maďarskem pro traťové navigační služby a vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v oblasti kapacity traťových navigačních služeb navržené Maďarskem a vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenční hodnoty pro Maďarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Maďarsku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,42EUR-EUR