KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/775,

13. aprill 2022,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Ungari esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2298 all)

(Ainult ungarikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ([1]) eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ([2]) eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

(1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

(2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.

(3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ([3]). Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

([2]) Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

([3]) Komisjoni 29. mai 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/903, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2020 ja lõpeb 31. detsembril 2024 (ELT L 144, 3.6.2019, lk 49).

(4) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 ([4]) kolmandaks võrdlusperioodiks erakorralised meetmed, mis erinevad rakendusmääruse (EL) 2019/317 sätetest. Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõikele 1 võttis komisjon 2. juunil 2021 vastu rakendusotsuse (EL) 2021/891, ([5]) millega kehtestati kolmandaks võrdlusperioodiks kogu ELi hõlmavad läbivaadatud tulemuseesmärgid.

(5) Komisjon märgib, et Eurocontroli statistika- ja prognooside talituse (STATFOR) 2021. aasta oktoobri lennuliikluse baasprognoosi kohaselt jõuab lennuliiklus liidu tasandil pandeemiaeelsele tasemele 2023. aasta jooksul ja ületab selle taseme 2024. aastal. COVID-19 epidemioloogilise olukorra muutusega seotud riskide tõttu on ebakindluse tase seoses liikluse arenguga siiski endiselt eriti kõrge. Samuti märgib komisjon, et liikluse taastumine on liikmesriigiti tõenäoliselt ebaühtlane.

(6) Kõik liikmesriigid on koostanud ja vastu võtnud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärke sisaldavate tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati komisjonile hindamiseks 1. oktoobriks 2021. Pärast nende tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimist palus komisjon liikmesriikidel esitada 17. novembriks 2021 ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektid. Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb Ungari esitatud ajakohastatud tulemuslikkuse kava projektil.

(7) Tulemuslikkuse hindamise asutus, mis vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, on esitanud komisjonile aruande, mis sisaldab tema nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamiseks.

(8) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud Ungari esitatud kohalike tulemuseesmärkide vastavust rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud hindamiskriteeriumide alusel ning kohalikke olusid silmas pidades. Lisaks iga põhilise tulemusvaldkonna ja seonduvate tulemuseesmärkide hindamisele on komisjon tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud ka nimetatud rakendusmääruse IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid.

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

(10) Ungari esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

([4]) Komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/1627 COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) (ELT L 366, 4.11.2020, lk 7).

([5]) Komisjoni 2. juuni 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/891, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903 (ELT L 195, 3.6.2021, lk 3).

Ungari	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	**Ohutuse juhtimise eesmärk**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	**D**
	Ohutuse tagamine	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine	C	C	C	**C**
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	**C**

(11) Seoses Ungari poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Hungarocontrol) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2023. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.

(12) Komisjon märgib, et Ungari esitatud tulemuslikkuse kava projektis on Hungarocontrol'ile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, mis hõlmavad tehnoloogia arengut, inimteguriga seotud küsimusi, nõuetele vastavuse ja tulemuslikkuse seiret, küber- ja andmeohutust, õiglast suhtumist ja ohutusele keskenduvat töökultuuri. Tulemuslikkuse kava projekt sisaldab 70 meedet, mis on muu hulgas seotud uue lennuliikluse juhtimissüsteemi rakendamisega, vahendiga, mis võimaldab töökoormuse jaotamise kavandamisel arvesse võtta sektori keerukust, uue sektoriteks jaotamise süsteemiga, raadiopeilingaatoriga lennujuhtide olukorrateadlikkuse parandamiseks ning väsimuse riskijuhtimise süsteemiga.

(13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(14) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärke võrreldud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega (mis on sätestatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas), mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi keskkonnaeesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.

(15) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu ELi hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.

(16) Ungari esitatud keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna kavandatud tulemuseesmärgid ja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava kolmanda võrdlusperioodi vastavad riiklikud kontrollväärtused, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, väljendatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Ungari kontrollväärtused	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komisjon märgib, et Ungari kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).

(18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Ungari on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava ning osalemine Kagu-Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (SEE FRA) projekti elluviimises.

(19) Lisaks märgib komisjon, et Ungari on juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi lennutasandist 095 kuni lennutasandini 660.

(20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(21) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud keskmise lennu hilinemise eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärke võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis oli kättesaadav kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.

(22) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu ELi hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.

(23) Ungari kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Ungari kontrollväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komisjon märgib, et Ungari kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega kolmanda võrdlusperioodi igal kalendriaastal.

(25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Ungari on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad Budapesti piirkondliku juhtimiskeskuse ümberkorraldamist, uut lennujuhtide koolitusprogrammi, lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamist ning täistööajale taandatud lennujuhtide kavandatud arvu suurendamist kolmanda võrdlusperioodi lõpuks.

(26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

(27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid ei tekita Ungari puhul mingeid probleeme.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.

(29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.

(30) Ungari on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Ungari kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2014. aasta lähte-väärtus**	**2019. aasta lähte-väärtus**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalväärtuses)	**11 916 forintit**	**9 803 forintit**	**17 628 forintit**	**14 127 forintit**	**11 842 forintit**	**10 946 forintit**
	38,5-6 eurot	31,7-2 eurot	57,0-5 eurot	45,7-2 eurot	38,3-2 eurot	35,4-2 eurot

(31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,8 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.

(32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,9 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.

(33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalväärtuses (2017. aasta eurodes) 31,72 eurot on 21 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 40,13 eurot. Komisjon märgib, et Ungaris on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest madalam. Aastal 2024 väheneb see vahe siiski -16 %-ni.

(34) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 31 ja 32 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari on oma tulemuslikkuse kava projektis väitnud, et kulude kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ning kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest on põhjustatud üksnes läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest.

(36) Komisjon märgib, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis on palju meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Hungarocontrol) on võtnud kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks ja millega kaasnevad lisakulud. Need meetmed on üksikasjalikult esitatud ja kvantifitseeritud tulemuslikkuse kava projektis.

(37) Ungari selgitab, et 2019. aasta COVID-19-eelsetes tingimustes sai selgeks, et tegutsevate lennujuhtide arv ei olnud liikluse mahtu ja keerukust arvestades piisav. HungaroControl on välja töötanud koolitusprogrammi, mille eesmärk on suurendada kolmandal võrdlusperioodil lennujuhtide arvu. Nendega kaasnevad kulud hõlmavad personalikulusid, mis on seotud esmase koolituse etapis osalevate uute õpilaste ja litsentsitud lennujuhiõpilaste tasustamisega, samuti muid uute töötajate koolitamisega seotud tegevuskulusid.

(38) Tulevaste transpordivajaduste rahuldamiseks vajalikku läbilaskevõime suurendamist toetavad investeeringud tipptasemel seadmetesse. Komisjon märgib, et seetõttu on kavandatud mitu lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamist, mis hõlmab raadiopeilingaatori funktsiooni ja keerukusvahendi rakendamist, õhuruumi korraldamise funktsioonide parandamist ning lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimise täiustatud meetodite kasutuselevõttu. Nende investeeringute õigeaegne tegemine kolmanda võrdlusperioodi jooksul peaks võimaldama läbilaskevõime märkimisväärset suurenemist.

(39) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks tõepoolest vajalikud. Lisaks võib tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangu põhjal järeldada, et kõnealuste meetmete lisakulud on suuremad kui kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 31 ja 32.

(40) Põhjendustes 35–39 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Ungari puhul täidetud.

(41) Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et seda, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Ungari puhul täidetud, ei ole vaja täiendavalt uurida.

(42) Põhjendustes 31–41 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

(43) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Ungari puhul probleeme.

(44) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Ungari terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +11,0 %, mis on kõrgem kui Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +2,8 %.

(45) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Ungari terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +11,0 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -4,7 %.

(46) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhindu sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et Budapesti lennujaama kindlaksmääratud ühikuhinnad on eeldatavasti oluliselt kõrgemad kui sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.

(47) Seepärast leiab komisjon seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktiga a, et Ungari peaks kolmanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususeesmärke täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjendustes 44–46 esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatus komisjonis lisaks kavandatud läbilaskevõime eesmärkide hindamisele

(48) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.

(49) Komisjon märgib, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,5 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.

(50) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

(51) Seetõttu peaks Ungari seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

(52) Põhjendustes 10–51 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Ungari esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.

(53) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.

(54) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tulemuseesmärgid, mis sisalduvad Ungari poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mis on loetletud käesoleva otsuse lisas, on kooskõlas kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega, mis on sätestatud rakendusotsuses (EL) 2021/891.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Ungarile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

Määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Ungari esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on kooskõlas kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Ungari	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni**				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	**Ohutuse juhtimise eesmärk**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	**D**
	Ohutuse tagamine	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine	C	C	C	**C**
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	**C**

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ungari kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Ungari võrdlusväärtused	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ungari kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Ungari võrdlusväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Ungari kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2014. aasta lähte-väärtus**	**2019. aasta lähte-väärtus**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalväärtuses)	**11 916 forintit**	**9 803 forintit**	**17 628 forintit**	**14 127 forintit**	**11 842 forintit**	**10 946 forintit**
	38,5-6 eurot	31,7-2 eurot	57,0-5 eurot	45,7-2 eurot	38,3-2 eurot	35,4-2 eurot