KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/775,

annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,

Unkarin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2298)

(Ainoastaan unkarinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) ([1]) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([2]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan mukaan on perustettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä. Lisäksi jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan mukaan laadittava sitovat suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava johdonmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komission tehtävänä on arvioida, ovatko jäsenvaltioiden laatimiin suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettuja arviointiperusteita.

(2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikennealaan ja johtanut lentoliikenteen merkittävään vähenemiseen pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamien toimenpiteiden vuoksi.

(3) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin alun perin komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 ([3]). Koska nämä unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ja jäsenvaltioiden myöhemmin hyväksymät suorituskykysuunnitelmien luonnokset kolmannelle viiteajanjaksolle laadittiin ennen covid-19-pandemiaa, niissä ei voitu ottaa huomioon pandemiasta aiheutuvia lentoliikenteen olosuhteiden merkittäviä muutoksia.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903, annettu 29 päivänä toukokuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2024 päättyvälle kolmannelle viiteajanjaksolle (EUVL L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen aiheuttamien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ([4]) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Komissio hyväksyi 2 päivänä kesäkuuta 2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan nojalla täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 ([5]), jossa vahvistetaan tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle.

(5) Komissio toteaa, että Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) lokakuun 2021 perusliikenne-ennusteen mukaan unionin laajuinen lentoliikenne saavuttaa pandemiaa edeltäneet tasonsa vuoden 2023 aikana ja ylittää nämä tasot vuonna 2024. Liikenteen elpymiseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen suurta covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehitykseen liittyvien riskien vuoksi. Komissio toteaa myös, että liikenteen odotetaan jäsenvaltioissa elpyvän eri tahdissa.

(6) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, jotka sisältävät kolmannen viiteajanjakson tarkistetut paikalliset suorituskykytavoitteet ja jotka toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Tarkistettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset viimeistään 17 päivänä marraskuuta 2021. Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Unkarin toimittamaan päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen.

(7) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää tarkastuselimen lausunnon kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnista.

(8) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut Unkarin ehdottamien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden käyttäen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettuja arviointiperusteita ja paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Komissio on täydentänyt arviointia kunkin suorituskyvyn keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta tarkastelemalla suorituskykysuunnitelmaluonnoksia uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

KOMISSION ARVIOINTI

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(9) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut Unkarin esittämien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistettua perustetta. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa vahvistettujen seikkojen osalta.

(10) Unkarin turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ehdottamat turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat suorituskykytavoiteluonnokset ovat turvallisuudenhallinnan tavoitteen mukaan eriteltyinä ja täytäntöönpanotasona ilmaistuina seuraavat:

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/1627, annettu 3 päivänä marraskuuta 2020, covid-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän kolmannella viiteajanjaksolla (2020–2024) (EUVL L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/891, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2021, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien tarkistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2019/903 kumoamisesta (EUVL L 195, 3.6.2021, s. 3).

Unkari	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**				
Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	**C**

(11) Komissio on todennut, että Unkarin maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (Hungarocontrol) ehdottamien turvallisuustavoiteluonnosten mukaan unionin laajuinen suorituskykytavoitetaso on tarkoitus saavuttaa vuonna 2023 turvallisuusriskien hallintaa koskevan tavoitteen osalta, kun taas muiden turvallisuudenhallintaa koskevien tavoitteiden osalta paikalliset suorituskykytavoitteet ovat unionin laajuisen suorituskykytavoitteen tasolla kunakin kalenterivuonna 2021–2024.

(12) Komissio toteaa, että Unkarin toimittamassa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa esitetään Hungarocontrolille monenlaisia toimenpiteitä paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpiteet kattavat teknologian kehityksen, inhimillisiin tekijöihin liittyvät kysymykset, vaatimustenmukaisuuden ja suorituskyvyn seurannan, kyber- ja tietoturvallisuuden, oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin ja turvallisuuskulttuurin. Suorituskykysuunnitelmaluonnos sisältää 70 toimea, jotka liittyvät muun muassa uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän täytäntöönpanoon, sektorien kompleksisuuden huomioon ottamiseen tarkoitettuun välineeseen työmäärän jakautumisen suunnittelemiseksi, uuteen sektorijakojärjestelmään, lennonjohtajien tilannetietoisuuden parantamiseen tähtäävään radiosuunninjärjestelmään ja väsymisriskien hallintajärjestelmään.

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan (11) ja (12) kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 vahvistetut unionin laajuiset turvallisuuteen liittyvät suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa kolmannen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2024 mennessä, Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Unkarin esittämien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun kriteerin perusteella. Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siten verrattu Euroopan reittiverkon kehittämissuunnitelmassa (ERNIP) vahvistettuihin horisontaalisen lennon reitinaikaisen tehokkuuden viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(15) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten ympäristöön liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(16) Unkarin ehdottamat suorituskykytavoiteluonnokset ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot kolmannelle viiteajanjaksolle ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Unkarin luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Unkarin viitearvot	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komissio toteaa, että Unkarin ehdottamat ympäristötavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kalenterivuosina 2021–2024.

(18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Unkari on paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa useita toimenpiteitä, joihin kuuluvat suunnitelma siirtymisestä suorituskykyyn perustuvaan navigointiin (PBN) sekä osallistuminen Kaakkois-Euroopan vapaan reitityksen ilmatilan (SEE FRA) täytäntöönpanon edistämiseen.

(19) Lisäksi komissio toteaa, että Unkari on jo ottanut käyttöön vapaan reitityksen ilmatilan lentopintojen 095 ja 660 välillä.

(20) Johdanto-osan 17–19 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(21) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Unkarin esittämien, keskimääräistä ilmaliikennevirtojen säätelyssä (ATFM) johtuvaa viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun kriteerin perusteella. Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(22) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten kapasiteettiin liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(23) Unkarin kolmannelle viitejaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, sekä vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Luonnos Unkarin reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksenä minuutteina lentoa kohti	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Unkarin viitearvot	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komissio toteaa, että Unkarin ehdottamat kapasiteettitavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle kolmannella viiteajanjaksolla.

(25) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Unkari on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa useita toimenpiteitä paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Näitä toimenpiteitä ovat Budapestin aluelennonjohtokeskuksen uudelleenorganisointi, uusi lennonjohtajien koulutusohjelma, ilmaliikenteen hallintajärjestelmän parantaminen sekä kokoaikavastaavien lennonjohtajien suunnitellun määrän lisääminen kolmannen viiteajanjakson loppuun mennessä.

(26) Johdanto-osan 24 ja 25 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

(27) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten ei havaittu antavan aihetta huoleen Unkarin osalta.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(28) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Unkarin esittämien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyjä yksikkökustannuksia koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen kriteerien perusteella. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys kolmannella viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys toisella ja kolmannella viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(29) Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet. Arviointia täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kyseisten tavoitteiden taustalla olevia keskeisiä tekijöitä ja parametreja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan mukaisesti.

(30) Unkarin kolmannelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset ovat seuraavat:

Unkarin lentoreittimaksuvyöhyke	**2014 perusarvo**	**2019 perusarvo**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 euroa	31,72 euroa	57,05 euroa	45,72 euroa	38,32 euroa	35,42 euroa

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Unkarin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on +2,8 prosenttia kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen +1,0 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(32) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Unkarin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on -0,9 prosenttia toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen -1,3 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Unkarin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on 31,72 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina, mikä on 21,0 prosenttia vähemmän kuin vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo 40,13 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Unkarin määritetty reitinaikainen yksikkökustannus jää alle vertailuryhmän keskiarvon koko kolmannen viiteajanjakson ajan. Ero pienenee kuitenkin -16 prosenttiin vuoden 2024 osalta.

(34) Komissio on lisäksi tutkinut, voitaisiinko johdanto-osan 31 ja 32 kappaleessa esitettyjä poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti edellyttäen, että poikkeaminen unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä johtuu yksinomaan ylimääräisistä määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistustoimenpiteisiin.

(35) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa määritetyn kriteerin osalta Unkari esittää suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan, että poikkeamat unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä johtuvat yksinomaan kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tarvittavista toimenpiteistä.

(36) Komissio toteaa, että Unkari esittää suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan monenlaisia toimenpiteitä, jotka lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja (Hungarocontrol) on toteuttanut paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi ja joista on aiheutunut lisäkustannuksia. Nämä toimenpiteet esitetään yksityiskohtaisesti ja määrällisesti suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa.

(37) Unkari selittää, että covid-19-pandemiaa edeltäneissä olosuhteissa vuonna 2019 kävi selväksi, ettei lennonjohtajien määrä ollut riittävä liikenteen määrään ja kompleksisuuteen nähden. Hungarocontrol on ottanut käyttöön koulutusohjelman, jonka tarkoituksena on lisätä lennonjohtajien määrä kolmannella viiteajanjaksolla odotettavissa olevia tulevia liikennemääriä vastaavaksi. Liitännäiskustannuksiin kuuluvat henkilöstökustannukset uusien peruskoulutusvaiheessa olevien opiskelijoiden ja lupakirjallisten lennonjohtajaoppilaiden palkkauksesta sekä muut näiden uusien työntekijöiden koulutuksesta aiheutuvat toimintakustannukset.

(38) Tulevan liikennekysynnän edellyttämää kapasiteetin lisäystä tuetaan investoimalla huippuluokan laitteisiin. Komissio toteaa, että sen vuoksi on suunnitteilla useita parannuksia ilmaliikenteen hallintajärjestelmän eri osiin, mukaan lukien radiosuunnintoiminnon ja kompleksisuusvälineen käyttöönotto, ilmatilan hallinnan toimintojen parantaminen sekä parannettujen tekniikoiden käyttöönotto ilmaliikennevirtojen ja kapasiteetin hallintaan. Näiden investointien oikea-aikaisen toteuttamisen kolmannen viiteajanjakson aikana odotetaan mahdollistavan huomattavat kapasiteetin lisäykset.

(39) Suorituskyvyn tarkastuselimen yksityiskohtaisen analyysin perusteella komissio katsoo, että Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esittämät asiaankuuluvat toimenpiteet ovat tarpeellisia paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella voidaan lisäksi päätellä, että kyseisistä toimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset ovat suuremmat kuin johdanto-osan 31 ja 32 kappaleessa tarkoitettu poikkeama unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä.

(40) Johdanto-osan 35–39 kappaleessa esitettyjen huomioiden perusteella komissio katsoo, että 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa esitetty peruste täyttyy Unkarin osalta.

(41) Edellä esitetystä seuraa, ettei ole tarpeen tutkia tarkemmin, täyttyykö 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa esitetty peruste Unkarin osalta.

(42) Johdanto-osan 31–41 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

(43) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten havaittiin antavan aihetta huoleen Unkarin osalta.

(44) Ensinnäkin, kun lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä kolmannella viiteajanjaksolla verrataan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen, komissio on todennut, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys, joka on lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen 1 osalta +11,0 prosenttia, on nopeampaa kuin Unkarin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla, joka on +2,8 prosenttia kolmannella viiteajanjaksolla.

(45) Toiseksi komissio toteaa, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä koskeva tavoiteluonnos Unkarin lennonvarmistusmaksuvyöhykkeelle on +11,0 prosenttia kolmannella viiteajanjaksolla, mikä on nopeampaa kuin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen todellinen kehitys, joka oli -4,7 prosenttia toisella viiteajanjaksolla.

(46) Kolmanneksi komissio vertasi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta vastaavilla lentoasemilla kolmannella viiteajanjaksolla ja totesi, että Budapestin lentoasemalla määritetyn yksikkökustannuksen arvioidaan olevan varsin huomattavasti näiden vastaavien lentoasemien mediaania suurempi.

(47) Sen vuoksi komissio katsoo, että Unkarin olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän kolmannelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteitaan johdanto-osan 44–48 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Komission arviota kapasiteettitavoiteluonnoksista täydentävä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu

(48) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan kapasiteettitavoiteluonnoksista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien luonnosten uudelleentarkastelulla. Komissio on tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetyt aineelliset vaatimukset. Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvissä kannustinjärjestelmien luonnoksissa havaittiin aihetta huoleen.

(49) Komissio toteaa, että Unkarin suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuihin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(50) Komissiolla on näiden kannustinjärjestelmien osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella vakavia epäilyjä siitä, onko ehdotetulla taloudellisella enimmäishaitalla, joka on 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, mitään olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

(51) Sen vuoksi Unkarin olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisen hyväksymisen yhteydessä tarkistettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä kannustinjärjestelmiään siten, että niistä aiheutuvat taloudelliset enimmäishaitat vahvistetaan tasolle, jolla on olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, minkä komission näkemyksen mukaan olisi johdettava siihen, että taloudellinen haitta on vähintään 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

PÄÄTELMÄT

(52) Komissio on todennut johdanto-osan 10–51 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Unkarin toimittamiin suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvät suorituskykytavoitteet ovat johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(53) Komissio toteaa, että jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikovansa sisällyttää miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyvät kustannuserät kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvien seikkojen perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaiset määritetyt kustannukset kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa, ja jos tällaiset kustannukset on otettu mukaan, missä määrin ne ovat aiheutuneet lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen yhteydessä ja ne voitaisiin siten ottaa huomioon suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä ja maksujärjestelmässä. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille tietopyynnön asiaa koskevien tietojen keräämiseksi ja tarkastelevat edelleen miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyviä ilmoitettuja kustannuksia yksikköhintojen vaatimustenmukaisuuden todentamisen yhteydessä. Tämä päätös ei rajoita miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskevia komission havaintoja ja päätelmiä.

(54) Vastauksena Venäjän Ukrainaan kohdistamaan sotilaalliseen hyökkäykseen, joka alkoi 24 päivänä helmikuuta 2022, unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia sekä Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia ja muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisten luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden, yhteisöjen tai elinten omistuksessa tai vuokraamia tai muulla tavoin näiden määräysvallassa, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä ja lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet vähentävät lentoliikennettä unionin alueen yläpuolisessa ilmatilassa. Unionin laajuisen vaikutuksen ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa lentoliikenteen vähenemiseen, joka aiheutui covid-19-pandemian puhkeamisesta maaliskuussa 2020. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa koskevat nykyiset toimenpiteet ja prosessit kolmannella viiteajanjaksolla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suorituskykytavoitteet, jotka Unkari on esittänyt asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Unkarille.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen

LIITE

Suorituskykytavoitteet, jotka sisältyvät Unkarin asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen ja joiden on todettu olevan johdonmukaisia kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Turvallisuudenhallinnan tehokkuus

Unkari	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**				
Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	**C**

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tosiasiallisen lentoradan mukainen keskimääräinen horisontaalinen lennon tehokkuus reitillä

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Unkarin luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Unkarin viitearvot	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys minuutteina lentoa kohti

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos Unkarin reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksenä minuutteina lentoa kohti	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Unkarin viitearvot	0,06	0,11	0,11	0,11

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Unkarin lentoreittimaksuvyöhyke	**2014 perusarvo**	**2019 perusarvo**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 euroa	31,72 euroa	57,05 euroa	45,72 euroa	38,32 euroa	35,42 euroa