ODLUKA KOMISIJE (EU) 2022/775

od 13. travnja 2022.

o usklađenosti ciljeva performansi iz nacrta plana performansi, koji je Mađarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2022) 2298)

(Vjerodostojan je samo tekst na mađarskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (c) prvi podstavak,

uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba ([2]), a posebno njezin članak 14. stavak 2.,

budući da:

OPĆE NAPOMENE

(1) U skladu s člankom 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 treba uspostaviti shemu izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija. Nadalje, člankom 10. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 od država članica zahtijeva se da utvrde obvezujuće ciljeve performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora („FAB-ova") za svako referentno razdoblje plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije. Ti ciljevi performansi moraju biti u skladu s ciljevima na razini Unije koje je Komisija donijela za predmetno referentno razdoblje. Komisija je odgovorna za ocjenjivanje usklađenosti predloženih ciljeva performansi iz nacrta planova performansi koje su sastavile države članice s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija za ocjenjivanje utvrđenih u Prilogu IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(2) Od prvog tromjesečja kalendarske godine 2020. na sektor zračnog prometa znatno je utjecalo izbijanje pandemije bolesti COVID-19, pri čemu se znatno smanjio intenzitet zračnog prometa u odnosu na razine prije pandemije, zbog mjera koje su države članice i treće zemlje poduzele radi ograničavanja pandemije.

(3) Ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje („RP3") izvorno su utvrđeni u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Budući da su ti ciljevi performansi na razini Unije i nacrti planova performansi za treće referentno razdoblje koje su države članice naknadno dostavile sastavljeni prije izbijanja pandemije bolesti COVID-19, njima se nisu mogle uzeti u obzir kasnije znatno promijenjene okolnosti u zračnom prijevozu.

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1.

([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1.).

([3]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2019/903 od 29. svibnja 2019. kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje koje počinje 1. siječnja 2020. i završava 31. prosinca 2024. godine (SL L 144, 3.6.2019., str. 49.).

(4) Kao odgovor na utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pružanje usluga u zračnoj plovidbi, u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ([4]) utvrđene su izvanredne mjere za treće referentno razdoblje kojima se odstupa od odredaba Provedbene uredbe (EU) 2019/317. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627 Komisija je 2. lipnja 2021. donijela Provedbenu odluku (EU) 2021/891 ([5]) o utvrđivanju revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje.

(5) Komisija napominje da Služba za statistiku i predviđanja pri Eurocontrolu („STATFOR") u predviđanju prometa iz listopada 2021. predviđa da će zračni promet na razini Unije tijekom 2023. dosegnuti razine prije pandemije te da će 2024. te razine premašiti. Međutim, stupanj nesigurnosti u pogledu razvoja situacije s prometom i dalje je posebno visok zbog rizika povezanih s razvojem epidemiološke situacije uzrokovane bolešću COVID-19. Komisija nadalje napominje da se očekuje da će oporavak prometa biti neujednačen među državama članicama.

(6) Sve države članice izradile su i donijele nacrte planova performansi s revidiranim lokalnim ciljevima performansi za treće referentno razdoblje, koji su dostavljeni Komisiji na ocjenu do 1. listopada 2021. Nakon provjere potpunosti tih nacrta planova performansi Komisija je od država članica zatražila da do 17. studenoga 2021. dostave ažurirane nacrte planova performansi. Ocjena Komisije iz ove Odluke temelji se na ažuriranom nacrtu plana performansi koji je dostavila Mađarska.

(7) Tijelo za ocjenu performansi, koje pomaže Komisiji u provedbi plana performansi u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004, dostavilo je Komisiji izvješće sa savjetima u vezi s ocjenom nacrta planova performansi za treće referentno razdoblje.

(8) Komisija je u skladu s člankom 14. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 ocijenila usklađenost lokalnih ciljeva performansi koje je predložila Mađarska na temelju kriterija za ocjenjivanje utvrđenih u točki 1. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi i uzimajući u obzir lokalne okolnosti. U pogledu svakog ključnog područja performansi i povezanih ciljeva performansi Komisija je ocjenjivanje nadopunila revizijom nacrta planova performansi u odnosu na elemente utvrđene u točki 2. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi.

OCJENA KOMISIJE

Ocjena nacrta ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom sa sigurnosti

(9) Komisija je u pogledu ključnog područja performansi povezanog sa sigurnosti ocijenila usklađenost ciljeva koje je dostavila Mađarska u vezi s djelotvornosti upravljanja sigurnosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.1. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti sigurnosni ciljevi u pogledu elemenata utvrđenih u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(10) U nastavku su navedeni nacrti ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom sa sigurnosti koje je Mađarska predložila u pogledu djelotvornosti upravljanja sigurnosti, raščlanjeni prema cilju upravljanja sigurnosti i izraženi kao razina provedbe:

([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 od 3. studenoga 2020. o izvanrednim mjerama za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba zbog pandemije bolesti COVID-19 (SL L 366, 4.11.2020., str. 7.).

([5]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2021/891 od 2. lipnja 2021. o utvrđivanju revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke (EU) 2019/903 (SL L 195, 3.6.2021., str. 3.).

Mađarska	**Ciljevi djelotvornosti upravljanja sigurnosti, izraženi kao razina provedbe (razine od A do D prema EASA-i)**				
Predmetni pružatelj usluga u zračnoj plovidbi	**Cilj upravljanja sigurnosti**	**2021.**	**2022.**	**2023.**	**2024.**
HungaroControl	Politika i ciljevi u pogledu sigurnosti	C	C	C	**C**
	Upravljanje sigurnosnim rizikom	C	C	D	**D**
	Osiguranje sigurnosti	C	C	C	**C**
	Promicanje sigurnosti	C	C	C	**C**
	Kultura sigurnosti	C	C	C	**C**

(11) U nacrtu sigurnosnih ciljeva koje je Mađarska predložila za pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (HungaroControl), Komisija je utvrdila da se razina cilja performansi na razini Unije planira ostvariti 2023. za cilj „upravljanje sigurnosnim rizicima”, a za ostale „ciljeve upravljanja sigurnosti” lokalni ciljevi performansi ispunjavaju razinu cilja performansi na razini Unije za svaku kalendarsku godinu od 2021. do 2024.

(12) Komisija napominje da se u nacrtu plana performansi koji je dostavila Mađarska utvrđuje širok raspon mjera za HungaroControl za postizanje lokalnih sigurnosnih ciljeva, uključujući razvoj tehnologije, pitanja povezana s ljudskim čimbenicima, praćenje usklađenosti i učinkovitosti, kibersigurnost i sigurnost podataka, kao i „kulturu pravičnosti” te „kulturu sigurnosti”. Nacrt plana performansi sadržava 70 mjera, među ostalim u vezi s provedbom novog sustava ATM-a, alatom za složenost sektora za planiranje raspodjele radnog opterećenja, novim programom sektorizacije, radiogoniometrom radi bolje informiranosti o stanju kontrolora zračnog prometa („ATCO”) i sustavom za upravljanje rizikom od umora.

(13) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava 11. i 12., te s obzirom na to da se sigurnosni ciljevi performansi na razini Unije, utvrđeni u Provedbenoj odluci (EU) 2021/891, moraju ostvariti do posljednje godine trećeg referentnog razdoblja, odnosno 2024., nacrte ciljeva iz nacrta plana performansi za Mađarsku trebalo bi ocijeniti kao usklađene s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom sa sigurnosti.

Ocjena nacrta ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s okolišem

(14) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s okolišem, usklađenost ciljeva koje je dostavila Mađarska u vezi s prosječnom učinkovitosti horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, predloženi ciljevi iz nacrta plana performansi za Mađarsku uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima učinkovitosti horizontalnog leta na ruti utvrđenima u Planu poboljšanja europske mreže ruta („ERNIP”) koji je bio dostupan u trenutku donošenja revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje, odnosno 2. lipnja 2021. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi u pogledu okoliša utvrđeni u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(15) U pogledu kalendarske godine 2020. cilj performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnom području performansi povezanom s okolišem, koji je prvotno utvrđen u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903, nije revidiran Provedbenom odlukom (EU) 2021/891, s obzirom na to da je razdoblje primjene tog cilja isteklo i da je stoga njegova provedba postala konačna bez mogućnosti retroaktivnih prilagodbi. U skladu s tim, od država članica nije se tražilo da u nacrtima planova performansi dostavljenima do 1. listopada 2021. revidiraju svoje lokalne ciljeve performansi za kalendarsku godinu 2020. u području performansi povezanom s okolišem. Stoga bi usklađenost lokalnih ciljeva performansi u području okoliša s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije trebalo ocijeniti s obzirom na kalendarske godine 2021., 2022., 2023. i 2024.

(16) U nastavku su navedeni nacrti ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s okolišem koje je predložila Mađarska i odgovarajuće nacionalne referentne vrijednosti za treće referentno razdoblje iz ERNIP-a, izražene kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju:

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva u pogledu okoliša, za Mađarsku, izraženih kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referentne vrijednosti za Mađarsku	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva u području okoliša koje je predložila Mađarska jednaki odgovarajućim nacionalnim referentnim vrijednostima za kalendarske godine od 2021. do 2024.

(18) U pogledu točke 2.1. podtočke (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija napominje da je Mađarska u nacrtu plana performansi predstavila nekoliko mjera za postizanje lokalnih ciljeva u pogledu okoliša koje uključuju prijelazni plan za navigaciju temeljenu na performansama i sudjelovanje u daljnjoj provedbi projekta zračnog prostora slobodnih ruta u jugoistočnoj Europi (SEE FRA).

(19) Nadalje, Komisija primjećuje da je Mađarska već uvela zračni prostor slobodnih ruta s razine leta 095 do razine leta 660.

(20) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 17. do 19., nacrti ciljeva navedeni u nacrtu plana performansi za Mađarsku trebali bi se ocijeniti kao usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s okolišem.

Ocjena nacrta ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom

(21) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, usklađenost ciljeva koje je dostavila Mađarska u vezi s prosječnim kašnjenjem u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti („ATFM") po letu ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, predloženi ciljevi iz nacrta plana performansi za Mađarsku uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima utvrđenima u Planu mrežnih operacija koji je bio dostupan u trenutku donošenja revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje, odnosno 2. lipnja 2021. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi u pogledu kapaciteta utvrđeni u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(22) U pogledu kalendarske godine 2020. cilj performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, koji je prvotno utvrđen u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903, nije revidiran Provedbenom odlukom (EU) 2021/891, s obzirom na to da je razdoblje primjene tog cilja isteklo i da je stoga njegova provedba postala konačna bez mogućnosti retroaktivnih prilagodbi. U skladu s tim, od država članica nije se tražilo da u nacrtima planova performansi dostavljenima do 1. listopada 2021. revidiraju svoje lokalne ciljeve performansi za kalendarsku godinu 2020. u području performansi povezanom s kapacitetom. Stoga bi usklađenost lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije trebalo ocijeniti s obzirom na kalendarske godine 2021., 2022., 2023. i 2024.

(23) U nastavku su navedeni nacrti rutnih ciljeva povezanih s kapacitetom koje je Mađarska predložila za treće referentno razdoblje, izraženi u minutama kašnjenja ATFM-a po letu, i odgovarajuće referentne vrijednosti iz Plana mrežnih operacija:

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s kapacitetom, za Mađarsku, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referentne vrijednosti za Mađarsku	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva u području kapaciteta koje je predložila Mađarska jednaki odgovarajućim nacionalnim referentnim vrijednostima za svaku kalendarsku godinu trećeg referentnog razdoblja.

(25) U pogledu točke 2.1. podtočke (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija napominje da je Mađarska u nacrtu plana performansi predstavila niz mjera za postizanje lokalnih rutnih ciljeva povezanih s kapacitetom. Te mjere uključuju reorganizaciju Centra oblasne kontrole Budimpešta, novi program osposobljavanja ATCO-a, nadogradnju sustava upravljanja zračnim prometom (ATM) te povećanje planiranog broja jedinica ekvivalenta punog radnog vremena ATCO-a do kraja trećeg referentnog razdoblja.

(26) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava 24. i 25., nacrti ciljeva navedeni u nacrtu plana performansi za Mađarsku trebali bi se ocijeniti kao usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom.

Pregled nacrta ciljeva povezanih s kapacitetom za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

(27) Kad je riječ o zračnim lukama obuhvaćenima područjem primjene Provedbene uredbe (EU) 2019/317 kako je utvrđeno u članku 1. stavcima 3. i 4. te uredbe, Komisija je nadopunila svoju ocjenu nacrta rutnih ciljeva povezanih s kapacitetom revizijom nacrta ciljeva povezanih s kapacitetom za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u skladu s točkom 2.1. podtočkom (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Utvrđeno je da ti nacrti ciljeva nisu sporni za Mađarsku.

Ocjena nacrta ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitosti

(28) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitosti, usklađenost ciljeva koje je dostavila Mađarska u vezi s utvrđenim jediničnim troškom za rutne usluge u zračnoj plovidbi ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ti se kriteriji temelje na kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom trećeg referentnog razdoblja, dugoročnom kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja (2015.–2024.) i polaznoj vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak na razini zone naplate u usporedbi s prosječnom vrijednosti zona naplate u kojima pružatelji usluga u zračnoj plovidbi imaju slično operativno i ekonomsko okruženje.

(29) Ocjena rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti provedena je uzimajući u obzir lokalne okolnosti. Nadopunjena je revizijom ključnih čimbenika i parametara na kojima se temelje ti ciljevi kako je navedeno u točki 2.1. podtočki (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(30) U nastavku su navedeni nacrti rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti koje je Mađarska predložila za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Mađarskoj	**Polazna vrijednost za 2014.**	**Polazna vrijednost za 2019.**	**2020.–2021.**	**2022.**	**2023.**	**2024.**
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti, izraženih kao utvrđeni rutni jedinični trošak (u realnim vrijednostima cijena za 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) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je kretanje utvrđenog rutnog jediničnog troška na razini zone naplate u Mađarskoj, koje je iznosilo +2,8 % tijekom trećeg referentnog razdoblja, slabije od kretanja na razini Unije, koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.

(32) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je dugoročno kretanje utvrđenog rutnog jediničnog troška na razini zone naplate u Mađarskoj, koje je iznosilo –0,9 % tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, slabije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje je iznosilo –1,3 % tijekom istog razdoblja.

(33) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Mađarskoj od 31,72 EUR u realnim vrijednostima cijena za 2017. („EUR2017”) za 21 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 40,13 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija napominje da je utvrđeni jedinični rutni trošak u Mađarskoj ostao ispod prosjeka usporedne skupine tijekom cijelog trećeg referentnog razdoblja. Međutim, razlika je smanjena na –16 % u odnosu na 2024.

(34) Komisija je nadalje ispitala mogu li se odstupanja utvrđena u uvodnim izjavama 31. i 32. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, pod uvjetom da je odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije isključivo rezultat dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom ili mjerama restrukturiranja u smislu članka 2. stavka 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(35) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Mađarska u svojem nacrtu plana performansi tvrdi da su odstupanja troškova od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije isključivo posljedica mjera potrebnih za postizanje ciljeva povezanih s kapacitetom.

(36) Komisija primjećuje da Mađarska u svojem nacrtu plana performansi navodi širok raspon mjera koje poduzima pružatelj usluga u zračnoj plovidbi (HungaroControl) u svrhu postizanja lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom i za koje nastaju dodatni troškovi. Te su mjere detaljno opisane i kvantificirane u nacrtu plana performansi.

(37) Mađarska objašnjava da je 2019. u okolnostima prije pandemije bolesti COVID-19 postalo jasno da broj ATCO-a u operacijama nije dovoljan za zadovoljavanje opsega i složenosti prometa. Stoga je, s obzirom na prihvaćanje očekivanih budućih razina prometa, HungaroControl uspostavio program osposobljavanja s ciljem povećanja broja ATCO-a tijekom trećeg referentnog razdoblja. Relevantni povezani troškovi sastoje se od troškova osoblja u obliku naknada za nove studente u fazi početnog osposobljavanja i odobrenih studentskih kontrolora zračnog prometa, kao i ostalih operativnih troškova osposobljavanja tih novih zaposlenika.

(38) Povećanja kapaciteta potrebna kako bi se zadovoljila buduća potražnja za prometom dodatno će se poduprijeti ulaganjima u najsuvremeniju opremu. Komisija napominje da stoga planira nekoliko nadogradnji komponenata sustava ATM-a, uključujući uvođenje funkcije radiogoniometra i alata za složenost, poboljšanja funkcija upravljanja zračnim prostorom i uvođenje poboljšanih tehnika upravljanja protokom i kapacitetom. Očekuje se da će se pravodobnom realizacijom tih ulaganja tijekom trećeg referentnog razdoblja omogućiti znatna povećanja kapaciteta.

(39) Na temelju detaljne analize tijela za reviziju performansi Komisija smatra da su relevantne mjere koje je Mađarska navela u nacrtu plana performansi doista nužne za postizanje lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom. Nadalje, uzimajući u obzir ocjenu tijela za reviziju performansi, može se zaključiti da su dodatni troškovi tih mjera veći od odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodnih izjava 31. i 32.

(40) S obzirom na razmatranja u uvodnim izjavama od 35. do 39., Komisija utvrđuje da je kriterij iz točke 1.4. podtočke (d) podpodtočke i. ispunjen u pogledu Mađarske.

(41) Iz prethodnih razmatranja proizlazi da nije potrebno dodatno ispitati bi li kriterij iz točke 1.4. podtočke (d) podpodtočke ii. bio ispunjen u pogledu Mađarske.

(42) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 31. do 41., predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi za Mađarsku trebali bi se ocijeniti kao usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitosti.

Pregled nacrta ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

(43) Kad je riječ o zračnim lukama obuhvaćenima područjem primjene Provedbene uredbe (EU) 2019/317 kako je utvrđeno u članku 1. stavcima 3. i 4. te uredbe, Komisija je nadopunila svoju ocjenu nacrta rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti revizijom nacrta ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Utvrđeno je da su ti nacrti ciljeva sporni za Mađarsku.

(44) Prvo, usporedbom kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška za treće referentno razdoblje s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška Komisija je utvrdila da je kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Mađarskoj, koje iznosi +11,0 %, više od kretanja utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Mađarskoj, koje je iznosilo +2,8 % tijekom trećeg referentnog razdoblja.

(45) Drugo, Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva za kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Mađarskoj od + 11,0 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od −4,7 % zabilježenog tijekom drugog referentnog razdoblja.

(46) Treće, uspoređujući terminalni utvrđeni jedinični trošak s performansama sličnih zračnih luka za treće referentno razdoblje, Komisija ističe da je utvrđeni jedinični trošak zračne luke Budimpešta prema procjenama znatno veći od srednjeg utvrđenog jediničnog troška relevantnih zračnih luka.

(47) Stoga, kad je riječ o donošenju konačnog plana performansi u skladu s člankom 16. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, Komisija smatra da bi Mađarska trebala dodatno opravdati ciljeve povezane s troškovnom učinkovitosti terminala za treće referentno razdoblje s obzirom na opažanja iz uvodnih izjava od 44. do 46. ili smanjiti te ciljeve.

Pregled programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 koji nadopunjava Komisijinu ocjenu nacrta ciljeva povezanih s kapacitetom

(48) Komisija je u skladu s točkom 2.1. podtočkom (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 u vezi s ocjenom nacrta ciljeva povezanih s kapacitetom nadopunila svoju ocjenu revizijom nacrta programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. U tom je pogledu ispitala ispunjavaju li nacrti programa poticaja materijalne zahtjeve iz članka 11. stavaka 1. i 3. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Utvrđeno je da su nacrti programa poticaja iz nacrta plana performansi za Mađarsku sporni.

(49) Komisija primjećuje da i program poticaja za kapacitet na ruti i program poticaja za kapacitet terminala koji su predloženi u mađarskom nacrtu plana performansi sadržavaju maksimalnu financijsku nepogodnost u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova i maksimalnu financijsku pogodnost u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova.

(50) Na temelju stručnog savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija sumnja da bi predložena maksimalna financijska nepogodnost u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova u tim programima poticaja imala ikakav znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(51) Stoga bi, kad je riječ o donošenju konačnog plana performansi u skladu s člankom 16. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, Mađarska trebala revidirati svoje programe poticaja za postizanje ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti i kapacitetom terminala tako da se maksimalne financijske nepogodnosti koje proizlaze iz tih programa poticaja utvrde na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je izričito propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, što bi, prema mišljenju Komisije, trebalo dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti koja je jednaka ili veća od 1 % utvrđenih troškova.

ZAKLJUČCI

(52) Na temelju ocjene iz uvodnih izjava od 10. do 51., Komisija je zaključila da su ciljevi performansi iz nacrta plana performansi koji je dostavila Mađarska u skladu s ciljevima performansi na razini Unije.

(53) Komisija napominje da su neke države članice izrazile namjeru da u svoje troškovne osnovice za treće referentno razdoblje uključe troškovne stavke povezane s otkrivanjem bespilotnih letjelica u zračnim lukama. Nije bilo moguće točno utvrditi, na temelju elemenata sadržanih u nacrtima planova performansi, u kojoj su mjeri države članice uključile takve utvrđene troškove u svoje troškovne osnovice za treće referentno razdoblje i, ako su takvi troškovi uključeni, u kojoj su mjeri nastali u vezi s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi da bi se stoga mogli smatrati prihvatljivima u okviru programa performansi i sustava utvrđivanja naknada. Službe Komisije poslale su *ad hoc* zahtjev za informacije svim državama članicama kako bi prikupile relevantne informacije te će dodatno ispitati prijavljene troškove otkrivanja bespilotnih letjelica u zračnim lukama u kontekstu provjere usklađenosti s jediničnim cijenama. Ovom Odlukom ne dovode se u pitanje nalazi i zaključci Komisije o troškovima otkrivanja bespilotnih letjelica.

(54) Kao odgovor na rusku vojnu agresiju protiv Ukrajine, koja je započela 24. veljače 2022., Unija je donijela mjere ograničavanja kojima se ruskim zračnim prijevoznicima, svim zrakoplovima registriranima u Rusiji i svim zrakoplovima koji nisu registrirani u Rusiji, a koji su u vlasništvu ili zakupu bilo koje ruske fizičke ili pravne osobe, subjekta ili tijela, zabranjuje slijetanje na područje Unije, uzlijetanje s njega ili njegovo prelijetanje. Te mjere dovode do smanjenja zračnog prometa u zračnom prostoru iznad područja Unije. Međutim, učinak na razini Unije ne bi trebao biti usporediv sa smanjenjem zračnog prometa do kojeg je došlo zbog izbijanja pandemije bolesti COVID-19 u ožujku 2020. Stoga je primjereno zadržati postojeće mjere i postupke za provedbu programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u trećem referentnom razdoblju,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi iz nacrta plana performansi koji je Mađarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004, a koji su navedeni u Prilogu ovoj Odluci, usklađeni su s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje utvrđenima u Provedbenoj odluci (EU) 2021/891.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Mađarskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. travnja 2022.

Za Komisiju
Adina VĂLEAN
Članica Komisije

PRILOG

Ciljevi performansi iz nacrta plana performansi koji je Mađarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004, za koje je utvrđeno da su usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO SA SIGURNOSTI

Djelotvornost upravljanja sigurnosti

Mađarska	**Ciljevi djelotvornosti upravljanja sigurnosti, izraženi kao razina provedbe (razine od A do D prema EASA-i)**				
Predmetni pružatelj usluga u zračnoj plovidbi	**Cilj upravljanja sigurnosti**	**2021.**	**2022.**	**2023.**	**2024.**
HungaroControl	Politika i ciljevi u pogledu sigurnosti	C	C	C	**C**
	Upravljanje sigurnosnim rizikom	C	C	D	**D**
	Osiguranje sigurnosti	C	C	C	**C**
	Promicanje sigurnosti	C	C	C	**C**
	Kultura sigurnosti	C	C	C	**C**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S OKOLIŠEM

Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju

	2021.	**2022.**	**2023.**	**2024.**
Nacrt rutnih ciljeva u pogledu okoliša, za Mađarsku, izraženih kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referentne vrijednosti za Mađarsku	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S KAPACITETOM

Prosječno rutno kašnjenje ATFM-a u minutama po letu

	2021.	**2022.**	**2023.**	**2024.**
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s kapacitetom, za Mađarsku, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referentne vrijednosti za Mađarsku	0,06	0,11	0,11	0,11

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S TROŠKOVNOM UČINKOVITOSTI

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Mađarskoj	**Polazna vrijednost za 2014.**	**Polazna vrijednost za 2019.**	**2020.–2021.**	**2022.**	**2023.**	**2024.**
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitosti, izraženih kao utvrđeni rutni jedinični trošak (u realnim vrijednostima cijena za 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