DECISIONE (UE) 2022/775 DELLA COMMISSIONE

del 13 aprile 2022

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Ungheria a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

[notificata con il numero C(2022) 2298]

(Il testo in lingua ungherese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (il «regolamento quadro») ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), primo comma,

visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo ([2]), in particolare l'articolo 14, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

(1) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 è istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Inoltre, a norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri devono stabilire, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), obiettivi prestazionali vincolanti per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali obiettivi prestazionali devono essere coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione adottati dalla Commissione per il periodo di riferimento interessato. Alla Commissione spetta il compito di valutare se gli obiettivi prestazionali proposti, contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni elaborati dagli Stati membri, siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, utilizzando i criteri di valutazione di cui all'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(2) L'insorgere della pandemia di COVID-19 ha avuto, dal primo trimestre dell'anno civile 2020, un impatto significativo sul settore del trasporto aereo e ha notevolmente ridotto i volumi di traffico aereo rispetto ai livelli precedenti la pandemia, a causa delle misure di contenimento della stessa adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi.

(3) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») erano stati originariamente stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione ([3]). Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 successivamente presentati dagli Stati membri erano quindi stati definiti prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 e non hanno potuto tenere conto del conseguente notevole cambiamento delle circostanze per il trasporto aereo.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione, del 29 maggio 2019, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento compreso tra il 1º gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 (GU L 144 del 3.6.2019, pag. 49).

(4) Per far fronte all'impatto della pandemia di COVID-19 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione ([4]) sono state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 ([5]) che stabilisce obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3.

(5) La Commissione osserva che le previsioni di base di traffico dell'ottobre 2021 del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («STATFOR») prevedono che il traffico aereo a livello dell'Unione raggiungerà i livelli precedenti la pandemia nel corso del 2023 e supererà tali livelli nel 2024. Tuttavia il livello di incertezza riguardo allo sviluppo del traffico rimane particolarmente elevato, a causa dei rischi connessi all'evoluzione della situazione epidemiologica legata alla COVID-19. La Commissione osserva inoltre che si prevede una ripresa del traffico disomogenea tra gli Stati membri.

(6) Tutti gli Stati membri hanno elaborato e adottato progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3, che sono stati presentati alla Commissione per valutazione entro il 1º ottobre 2021. In seguito alla verifica della completezza di tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, la Commissione ha chiesto agli Stati membri di presentare entro il 17 novembre 2021 i progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni. La valutazione della Commissione presentata nella presente decisione si basa sul progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Ungheria.

(7) L'organo di valutazione delle prestazioni, che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ha presentato alla Commissione una relazione contenente il suo parere sulla valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3.

(8) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali proposti dall'Ungheria sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali. In relazione a ciascun settore essenziale di prestazione e ai relativi obiettivi prestazionali, la Commissione ha integrato la valutazione con la revisione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni concernenti gli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del medesimo regolamento di esecuzione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza

(9) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati dall'Ungheria in merito all'efficienza della gestione della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(10) I progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza proposti dall'Ungheria in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione, del 3 novembre 2020, relativo a misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo dovute alla pandemia di COVID-19 (GU L 366 del 4.11.2020, pag. 7).

([5]) Decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione, del 2 giugno 2021, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) e che abroga la decisione di esecuzione (UE) 2019/903 (GU L 195 del 3.6.2021, pag. 3).

Ungheria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA**				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
HungaroControl	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	D	**D**
	Garanzia della sicurezza	C	C	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	C	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	C	C	**C**

(11) Per quanto riguarda i progetti di obiettivi di sicurezza proposti dall'Ungheria per il fornitore di servizi di navigazione aerea (HungaroControl), la Commissione ha constatato che si prevede il raggiungimento del livello dell'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2023 per quanto riguarda l'obiettivo «gestione dei rischi per la sicurezza», mentre per gli altri «obiettivi di gestione della sicurezza» gli obiettivi prestazionali locali raggiungono il livello dell'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per ogni anno civile dal 2021 al 2024.

(12) La Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Ungheria stabilisce un'ampia gamma di misure per HungaroControl finalizzate al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza riguardanti gli sviluppi tecnologici, le questioni relative al fattore umano, il monitoraggio della conformità e delle prestazioni, la protezione informatica e dei dati, la «cultura giusta» e la «cultura della sicurezza». Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni contiene 70 azioni, anche per quanto riguarda l'attuazione di un nuovo sistema ATM, di uno strumento di complessità settoriale per pianificare la distribuzione del carico di lavoro, di un nuovo sistema di settorizzazione, di un sistema di radiogoniometri per una migliore conoscenza della situazione riguardo ai controllori del traffico aereo (ATCO) e di un sistema di gestione del rischio di affaticamento.

(13) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando (11) e (12), e tenendo conto del fatto che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024, i progetti di obiettivi inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente

(14) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Ungheria per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento per l'efficienza di volo orizzontale di rotta stabiliti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee («ERNIP») disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi ambientali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(15) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza gli Stati membri non erano tenuti a rivedere, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1º ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024.

(16) I progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente proposti dall'Ungheria e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 dell'ERNIP, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, sono i seguenti:

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Ungheria, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valori di riferimento per l'Ungheria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi ambientali proposti dall'Ungheria equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per gli anni civili dal 2021 al 2024.

(18) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Ungheria ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che comprendono un piano di transizione per la navigazione basata sulle prestazioni e la partecipazione all'ulteriore attuazione del progetto SEE FRA (*South East Europe Free Route Airspace*).

(19) La Commissione osserva inoltre che l'Ungheria ha già realizzato uno spazio aereo con rotte libere dal livello di volo 095 al livello di volo 660.

(20) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da (17) a (19), i progetti di obiettivi inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità

(21) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Ungheria per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta per volo è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di capacità di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(22) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza gli Stati membri non erano tenuti a rivedere, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1º ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024.

(23) I progetti di obiettivi di capacità di rotta proposti dall'Ungheria per l'RP3, espressi in minuti di ritardo ATMF per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete, sono i seguenti:

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Ungheria, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori di riferimento per l'Ungheria	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi di capacità proposti dall'Ungheria equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dell'RP3.

(25) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Ungheria ha presentato una serie di misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono la riorganizzazione del centro di controllo d'area di Budapest, un nuovo programma di formazione degli ATCO, un potenziamento del sistema di gestione del traffico aereo (ATM) e un aumento del numero previsto di ETP dei controllori del traffico aereo (ATCO) entro la fine dell'RP3.

(26) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando (24) e (25), i progetti di obiettivi inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità.

Revisione dei progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(27) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione dei progetti di obiettivi di capacità di rotta con la revisione dei progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali progetti di obiettivi non sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda l'Ungheria.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica

(28) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Ungheria per quanto attiene ai costi unitari determinati («DUC») per i servizi di navigazione aerea di rotta è stata valutata in base ai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali criteri consistono nella tendenza del DUC nel corso dell'RP3, nella tendenza a lungo termine del DUC nel corso dell'RP2 e dell'RP3 (2015-2024) e nel valore di riferimento per il DUC a livello di zona tariffaria confrontato al valore medio nelle zone tariffarie in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno un contesto economico e operativo simile.

(29) La valutazione degli obiettivi di efficienza economica di rotta è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali. Essa è stata integrata con la revisione dei fattori e dei parametri essenziali alla base di tali obiettivi, come specificato nell'allegato IV, punto 2.1, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(30) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dall'Ungheria per l'RP3 sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dell'Ungheria	**Valore di riferimento 2014**	**Valore di riferimento 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

(31) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC di rotta dell'Ungheria a livello di zona tariffaria, pari a +2,8 % nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 % nello stesso periodo.

(32) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC di rotta dell'Ungheria a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a -0,9 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,3 % nello stesso periodo.

(33) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento dell'Ungheria per il DUC, pari a 31,72 EUR in termini reali ai prezzi del 2017 («EUR2017»), è inferiore del 21 % al valore di riferimento medio, pari a 40,13 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione rileva che il costo unitario determinato di rotta dell'Ungheria rimane al di sotto della media del gruppo di riferimento durante tutto l'RP3. Tale differenza si è tuttavia ridotta al valore di -16 % per l'anno 2024.

(34) La Commissione ha inoltre esaminato se le deviazioni di cui ai considerando (31) e (32) possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma dell'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, a condizione che la deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione sia dovuta esclusivamente a costi determinati supplementari relativi a misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione riguardante la capacità oppure a misure di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(35) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Ungheria sostiene, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, che le deviazioni dei costi dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione e dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione sono dovute esclusivamente alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi di capacità.

(36) La Commissione osserva che l'Ungheria definisce nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni un'ampia gamma di misure adottate dall'ANSP (HungaroControl) al fine di conseguire gli obiettivi locali di capacità e per le quali sono sostenuti costi supplementari. Tali misure sono dettagliate e quantificate nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni.

(37) L'Ungheria spiega che, prima della pandemia di COVID-19, nel 2019 è emerso chiaramente che il numero di ATCO operativi non era sufficiente a far fronte al volume e alla complessità del traffico. Pertanto, al fine di far fronte ai livelli di traffico previsti in futuro, HungaroControl ha messo in atto un programma di formazione finalizzato all'incremento del numero di ATCO nell'RP3. I relativi costi comprendono i costi del personale per le retribuzioni dei nuovi studenti nella fase di formazione iniziale e degli studenti controllori del traffico aereo abilitati, nonché gli altri costi operativi sostenuti per la formazione di tali nuovi assunti.

(38) Gli aumenti di capacità necessari per soddisfare la futura domanda di traffico saranno ulteriormente sostenuti da investimenti nelle attrezzature più avanzate. La Commissione osserva che sono pertanto previsti diversi potenziamenti delle componenti del sistema ATM, tra cui l'attuazione di una funzione di radiogoniometro e di uno strumento di complessità, il miglioramento delle funzionalità di gestione dello spazio aereo e l'introduzione di migliori tecniche di gestione del flusso e della capacità. La realizzazione tempestiva di questi investimenti nell'RP3 dovrebbe consentire notevoli aumenti di capacità.

(39) Sulla base dell'analisi dettagliata dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che le misure pertinenti delineate dall'Ungheria nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni siano effettivamente necessarie per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità. Inoltre, tenuto conto della valutazione effettuata dall'organo di valutazione delle prestazioni, si può concludere che i costi supplementari di tali misure sono superiori alle deviazioni dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione e dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando (31) e (32).

(40) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando da (35) a (39), la Commissione ritiene che il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto i), sia soddisfatto per quanto riguarda l'Ungheria.

(41) Dalle osservazioni che precedono risulta che non occorre esaminare ulteriormente se il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii), sarebbe soddisfatto per quanto riguarda l'Ungheria.

(42) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da (31) a (41), gli obiettivi proposti inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria dovrebbero essere valutati come coerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

Revisione dei progetti di obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(43) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione dei progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta con la revisione dei progetti di obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali progetti di obiettivi sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda l'Ungheria.

(44) In primo luogo, confrontando la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con la tendenza del DUC di rotta dell'RP3, la Commissione ha constatato che la tendenza del DUC presso i terminali della zona tariffaria presso i terminali dell'Ungheria, pari a +11,0 %, è superiore alla tendenza del DUC di rotta dell'Ungheria a livello di zona tariffaria, pari a +2,8 % nell'RP3.

(45) In secondo luogo, la Commissione rileva che i progetti di obiettivi per la tendenza del DUC presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali dell'Ungheria, pari a +11,0 % durante l'RP3, sono superiori alla tendenza effettiva del DUC presso i terminali, pari a -4,7 %, osservata nell'RP2.

(46) In terzo luogo, confrontando il DUC presso i terminali con le prestazioni di aeroporti simili per l'RP3, la Commissione osserva che il DUC per l'aeroporto di Budapest è stimato significativamente molto al di sopra del DUC medio degli aeroporti interessati.

(47) La Commissione ritiene pertanto che, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Ungheria dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali per l'RP3 alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da (44) a (46), o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che integra la valutazione, da parte della Commissione, dei progetti di obiettivi di capacità

(48) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, in relazione alla valutazione dei progetti di obiettivi di capacità la Commissione ha integrato la sua valutazione con una revisione dei progetti di sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A tale riguardo, la Commissione ha esaminato se i progetti di sistemi di incentivi soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. I progetti di sistemi di incentivi contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria sono risultati fonte di preoccupazione.

(49) La Commissione osserva che il sistema di incentivi per la capacità di rotta e il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali, proposti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Ungheria, prevedono entrambi uno svantaggio finanziario massimo pari allo 0,5 % dei costi determinati e un vantaggio finanziario massimo pari allo 0,5 % dei costi determinati.

(50) In relazione a tali sistemi di incentivi, in base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che lo svantaggio finanziario massimo proposto, pari allo 0,5 % dei costi determinati, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(51) Pertanto, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Ungheria dovrebbe rivedere i suoi sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che secondo il parere della Commissione dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONCLUSIONI

(52) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da (10) a (51), la Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati dall'Ungheria sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(53) La Commissione osserva che alcuni Stati membri hanno manifestato l'intenzione di includere nelle loro basi di calcolo per l'RP3 voci di costo relative al rilevamento dei droni negli aeroporti. Sulla base degli elementi contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, non è stato possibile stabilire con precisione in che misura gli Stati membri abbiano incluso tali costi determinati nelle loro basi di calcolo per l'RP3 e, laddove tali costi sono stati inclusi, in quale misura siano sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e possano quindi essere considerati ammissibili nell'ambito del sistema di prestazioni e di tariffazione. I servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni ad hoc a tutti gli Stati membri al fine di raccogliere informazioni pertinenti ed esamineranno ulteriormente i costi di rilevamento dei droni negli aeroporti dichiarati nel contesto della verifica della conformità del tasso unitario. La presente decisione lascia impregiudicate le constatazioni e le conclusioni della Commissione sul tema dei costi di rilevamento dei droni.

(54) In risposta all'aggressione militare della Russia nei confronti dell'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha adottato misure restrittive che vietano ai vettori aerei russi, a qualsiasi aeromobile immatricolato in Russia e a qualsiasi aeromobile non immatricolato in Russia ma posseduto, noleggiato o altrimenti controllato da persona fisica o giuridica, entità o organismo russi, di atterrare nel territorio dell'Unione, decollare dal territorio dell'Unione o sorvolare il territorio dell'Unione. Tali misure stanno determinando una riduzione del traffico aereo nello spazio aereo sovrastante il territorio dell'Unione. L'impatto a livello dell'Unione non dovrebbe tuttavia essere paragonabile alla riduzione del traffico aereo derivante dall'insorgere della pandemia di COVID-19 nel marzo 2020. È pertanto opportuno mantenere le misure e i processi esistenti per l'attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione nell'RP3,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Ungheria, a norma del Regolamento (CE) n. 549/2004, e elencati nell'allegato della presente decisione, sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Articolo 2

L'Ungheria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 aprile 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Ungheria a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 risultati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

Ungheria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA**				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
HungaroControl	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	D	**D**
	Garanzia della sicurezza	C	C	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	C	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	C	C	**C**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Ungheria, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valori di riferimento per l'Ungheria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Ungheria, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori di riferimento per l'Ungheria	0,06	0,11	0,11	0,11

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta dell'Ungheria	**Valore di riferimento 2014**	**Valore di riferimento 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR