DECIZIA (UE) 2022/775 A COMISIEI

din 13 aprilie 2022

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Ungaria în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

[notificată cu numărul C(2022) 2298]

(Numai textul în limba maghiară este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf,

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european ([2]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, urmează să se instituie un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Mai mult, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre au obligația de a stabili, fie la nivel național fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB"), obiective de performanță obligatorii pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Aceste obiective de performanță trebuie să fie coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii adoptate de Comisie pentru perioada de referință vizată. Comisia este responsabilă de evaluarea coerenței obiectivelor de performanță propuse în proiectele de planuri de performanță întocmite de statele membre cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, utilizând criteriile de evaluare prevăzute în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transportului aerian începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020 și a redus considerabil volumul traficului aerian în comparație cu nivelurile anterioare pandemiei, ca urmare a măsurilor luate de statele membre și de țările terțe pentru a limita pandemia.

(3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a treia perioadă de referință (PR3) au fost stabilite inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei ([3]). Întrucât respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță din PR3 prezentate ulterior de statele membre au fost elaborate înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, acestea nu au putut lua în considerare circumstanțele modificate semnificativ pentru transportul aerian ca urmare a pandemiei.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1).

([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei din 29 mai 2019 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2020 și se încheie la 31 decembrie 2024 (JO L 144, 3.6.2019, p. 49).

(4) Ca răspuns la impactul pandemiei de COVID-19 asupra furnizării de servicii de navigație aeriană, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei ([4]) prevede măsuri extraordinare pentru PR3, care derogă de la dispozițiile din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, Comisia a adoptat, la 2 iunie 2021, Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 ([5]) de stabilire a unor obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.

(5) Comisia ia act de faptul că previziunile de bază privind traficul din octombrie 2021 ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR") estimează că traficul aerian la nivelul Uniunii va atinge nivelurile anterioare pandemiei în cursul anului 2023 și va depăși aceste niveluri în 2024. Cu toate acestea, nivelul de incertitudine în ceea ce privește evoluția traficului rămâne deosebit de ridicat din cauza riscurilor legate de evoluția situației epidemiologice legate de COVID-19. Comisia observă, de asemenea, că reluarea traficului va fi inegală, conform estimărilor, de la un stat membru la altul.

(6) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2021. După ce a verificat dacă aceste proiecte de planuri de performanță sunt complete, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 17 noiembrie 2021. Evaluarea făcută de Comisie și prezentată în prezenta decizie se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat prezentat de Ungaria.

(7) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la punerea în aplicare a sistemului de performanță în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță pentru PR3.

(8) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale propuse de Ungaria pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale. În ceea ce privește fiecare domeniu-cheie de performanță și obiectivele de performanță aferente, Comisia a completat evaluarea cu revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2 din anexa IV la respectivul regulament de punere în aplicare.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței

(9) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Ungaria în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de siguranță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(10) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței propuse de Ungaria în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19 (JO L 366, 4.11.2020, p. 7).

([5]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei din 2 iunie 2021 de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2019/903 (JO L 195, 3.6.2021, p. 3).

Ungaria	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D**				
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

(11) În ceea ce privește proiectele de obiective de siguranță propuse de Ungaria pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană (Hungarocontrol), Comisia a constatat că nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii este planificat să fie atins în 2023 în ceea ce privește obiectivul de „management al riscurilor la adresa siguranței", în timp ce, pentru celelalte „obiective de management al siguranței", obiectivele de performanță locale ating nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024.

(12) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță prezentat de Ungaria stabilește o gamă largă de măsuri pentru Hungarocontrol în vederea realizării obiectivelor de siguranță locale, acoperind evoluțiile tehnologice, aspectele legate de factorul uman, monitorizarea conformității și a performanței, securitatea cibernetică și a datelor, „cultura justă" și „cultura siguranței". Proiectul de plan de performanță conține 70 de acțiuni, inclusiv în ceea ce privește punerea în aplicare a unui nou sistem ATM, a unui instrument de complexitate sectorială pentru planificarea distribuției volumului de muncă, a unui nou sistem de sectorizare, a unui sistem de radiogoniometru pentru o mai bună cunoaștere a situației de către controlorii de trafic aerian („ATCO") și a unui sistem de gestionare a riscului legat de oboseală.

(13) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11 și 12 și având în vedere că obiectivele de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 trebuie atinse până în ultimul an al PR3, și anume 2024, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Ungariei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului

(14) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Ungaria în ceea ce privește eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al Ungariei au fost comparate cu valorile de referință relevante pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute (ERNIP) disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(15) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al mediului. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță de mediu cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(16) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Ungaria și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Ungariei, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valori de referință pentru Ungaria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Comisia observă că proiectele de obiective de mediu propuse de Ungaria sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru anii calendaristici din 2021 până în 2024.

(18) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că Ungaria a prezentat în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri pentru realizarea obiectivelor de mediu locale, printre care se numără un plan de tranziție pentru navigația bazată pe performanțe și participarea la punerea în aplicare viitoare a proiectului South East Europe Free Route Airspace (SEE FRA).

(19) În plus, Comisia observă că Ungaria a pus deja în aplicare spațiul aerian cu rute libere între nivelul de zbor 095 și nivelul de zbor 660.

(20) Pe baza constatărilor de la considerentele 17-19, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Ungariei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

(21) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Ungaria în ceea ce privește întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) medie pe rută per zbor a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al Ungariei au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în Planul de administrare a rețelei disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(22) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al capacității, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al capacității. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(23) Proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Ungaria pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Ungariei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori de referință pentru Ungaria	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Ungaria sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR3.

(25) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Ungaria a prezentat în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Printre aceste măsuri se numără reorganizarea Centrului regional de control din Budapesta, un nou program de formare al ATCO, o modernizare a sistemului de management al traficului aerian (ATM), precum și o creștere a numărului planificat de ATCO în ENI până la sfârșitul PR3.

(26) Pe baza constatărilor de la considerentele 24 și 25, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Ungariei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Revizuirea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(27) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective nu ridică semne de întrebare în ceea ce privește Ungaria.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(28) Pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor prezentate de Ungaria în ceea ce privește costul unitar determinat („DUC") pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost evaluată pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Aceste criterii sunt tendința costului unitar determinat pe parcursul PR3, tendința costului unitar determinat pe termen lung pe parcursul PR2 și PR3 (2015-2024) și valoarea de referință pentru costul unitar determinat la nivelul zonei tarifare, comparată cu valoarea medie corespunzătoare zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu operațional și economic similar.

(29) Evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Ea a fost completată de revizuirea factorilor-cheie și a parametrilor care stau la baza acestor obiective, astfel cum se specifică la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(30) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Ungaria pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Ungariei	**Valoare de referință 2014**	**Valoare de referință 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 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) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Ungaria, de +2,8 % pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de +1,0 %.

(32) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Ungaria pe durata PR2 și PR3, de -0,9 % reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de -1,3 %.

(33) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Ungariei pentru costul unitar determinat, de 31,72 EUR în termeni reali la prețurile din 2017 (EUR2017), este cu 21 % mai mică decât valoarea de referință medie, de 40,13 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Ungaria rămâne sub media grupului comparativ pe parcursul întregii PR3. Cu toate acestea, diferența se reduce la -16 % în ceea ce privește anul 2024.

(34) Comisia a examinat, de asemenea, dacă abaterile observate în considerentele 31 și 32 ar putea fi considerate necesare și proporționale în temeiul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, cu condiția ca abaterea de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii să se datoreze exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau de măsurile de restructurare în sensul articolului 2 alineatul (18) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(35) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Ungaria susține în proiectul său de plan de performanță că abaterea costurilor de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii se datorează exclusiv măsurilor necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate.

(36) Comisia observă că Ungaria stabilește în proiectul său de plan de performanță o gamă largă de măsuri întreprinse de ANSP (Hungarocontrol) în scopul realizării obiectivelor de capacitate locale și pentru care sunt suportate costuri suplimentare. Aceste măsuri sunt detaliate și cuantificate în proiectul de plan de performanță.

(37) Ungaria explică faptul că, în circumstanțele anterioare pandemiei de COVID-19, în 2019, a devenit clar că numărul de ATCO activi nu a fost suficient pentru a face față volumului și complexității traficului. Prin urmare, în vederea adaptării la viitoarele niveluri de trafic preconizate, Hungarocontrol a pus în aplicare un program de formare în vederea creșterii numărului de ATCO pe parcursul PR3. Costurile conexe relevante includ costurile cu personalul pentru remunerarea studenților noi în faza de pregătire inițială și a controlorilor de trafic aerian studenți titulari de licență, precum și celelalte costuri de funcționare suportate pentru formarea acestor noi recruți.

(38) Creșterile de capacitate necesare pentru a satisface cererea viitoare de trafic vor fi sprijinite în continuare prin investiții în echipamente de ultimă generație. Prin urmare, Comisia ia act de faptul că, sunt planificate mai multe actualizări ale componentelor sistemului ATM, inclusiv punerea în aplicare a unei funcții de radiogoniometru și a unui instrument de complexitate, îmbunătățirea funcționalităților de management al spațiului aerian și introducerea unor tehnici îmbunătățite de management al fluxului și al capacității. Se preconizează că realizarea la timp a acestor investiții pe parcursul PR3 va permite creșteri semnificative ale capacității.

(39) Pe baza analizei detaliate efectuate de organismul de evaluare a performanței, Comisia consideră că măsurile relevante prezentate de Ungaria în proiectul de plan de performanță sunt într-adevăr necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale. În plus, având în vedere evaluarea efectuată de organismul de evaluare a performanței, se poate concluziona că costurile suplimentare ale măsurilor respective sunt mai mari decât abaterile de la tendința DUC la nivelul Uniunii și de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 31 și 32.

(40) Având în vedere considerentele 35-39, Comisia consideră, așadar, că criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) este îndeplinit în ceea ce privește Ungaria.

(41) Din observațiile de mai sus rezultă că nu este necesar să se mai examineze dacă criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) ar fi îndeplinit în ceea ce privește Ungaria.

(42) Pe baza constatărilor de la considerentele 31-41, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Ungariei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(43) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce privește Ungaria.

(44) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința DUC pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că tendința DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Ungariei, de +11,0 %, este mai mare decât tendința DUC pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Ungariei, și anume +2,8 % în PR3.

(45) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru zona tarifară terminală a Ungariei, de +11,0 % în PR3, depășesc tendința reală a DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală de -4,7 % observată pe parcursul PR2.

(46) În al treilea rând, atunci când compară DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu performanța aeroporturilor similare pentru PR3, Comisia observă că DUC pentru aeroportul din Budapesta este estimat a fi cu o marjă semnificativă peste valoarea medie a DUC a aeroporturilor relevante.

(47) Prin urmare, Comisia consideră că, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Ungaria trebuie să justifice în continuare obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3, ținând seama de observațiile prezentate în considerentele 44-46, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Revizuirea sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în completarea evaluării de către Comisie a proiectelor de obiective de capacitate

(48) În conformitate cu punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective de capacitate, Comisia și-a completat evaluarea cu o revizuire a proiectelor de sisteme de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În acest sens, Comisia a examinat dacă proiectele de sisteme de stimulente îndeplinesc cerințele de fond prevăzute la articolul 11 alineatele (1) și (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că proiectele de sisteme de stimulente cuprinse în proiectul de plan de performanță al Ungarei ridică semne de întrebare.

(49) Comisia observă că atât sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propuse în proiectul de plan de performanță al Ungariei cuprind un dezavantaj financiar maxim care se ridică la 0,5 % din costurile determinate și un avantaj financiar maxim care se ridică la 0,5 % din costurile determinate.

(50) În privința sistemelor de stimulente respective, pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase dacă dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,5 % din costurile determinate, va avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(51) Prin urmare, Ungaria trebuie să își revizuiască, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sistemele sale de stimulente pentru atingerea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, astfel încât dezavantajele financiare maxime care decurg din aceste sisteme de stimulente să fie stabilite la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscului, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care, în opinia Comisiei, trebuie să conducă la un dezavantaj financiar maxim egal sau mai mare cu 1 % din costurile determinate.

CONCLUZII

(52) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 10-51, Comisia a constatat că obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de planuri de performanță prezentat de Ungaria sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(53) Comisia observă că unele state membre și-au exprimat intenția de a include elementele de cost legate de detectarea dronelor din aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanță, nu s-a putut stabili cu precizie în ce măsură statele membre au inclus astfel de costuri determinate în bazele lor de cost pentru PR3 și, în cazul în care aceste costuri au fost incluse, în ce măsură acestea sunt suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și, prin urmare, ar putea fi considerate eligibile în cadrul sistemului de performanță și de tarifare. Serviciile Comisiei au trimis o cerere de informații ad-hoc tuturor statelor membre pentru a colecta informații relevante și vor examina apoi costurile raportate de detectare a dronelor din aeroporturi în contextul verificării conformității ratei unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor și concluziilor Comisiei pe tema costurilor de detectare a dronelor.

(54) Ca răspuns la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, care a început la 24 februarie 2022, Uniunea a adoptat măsuri restrictive prin care interzice transportatorilor aerieni ruși, oricărei aeronave înmatriculate în Rusia și oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia și care este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de o persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze. Aceste măsuri conduc la o reducere a traficului aerian în spațiul aerian de deasupra teritoriului Uniunii. Cu toate acestea, impactul la nivelul Uniunii nu ar trebui să fie comparabil cu reducerea traficului aerian care a rezultat în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19 în martie 2020. Prin urmare, este oportun să se mențină măsurile și procesele existente pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță și de tarifare în PR3,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Ungaria în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Ungariei.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Ungaria în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI

Eficacitatea managementului siguranței

Ungaria	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D**				
Furnizor de servicii de navigație aeriană vizați	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Ungariei, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valori de referință pentru Ungaria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Întârzierea ATFM medie pe rută în minute per zbor

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Ungariei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori de referință pentru Ungaria	0,06	0,11	0,11	0,11

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Ungariei	**Valoare de referință 2014**	**Valoare de referință 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 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