SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/775

z dne 13. aprila 2022

o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Madžarska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 2298)

(Besedilo v madžarskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) ter zlasti člena 11(3), točka (c), prvi odstavek, Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ([2]) ter zlasti člena 14(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 je treba vzpostaviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Poleg tega morajo države članice v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja pripraviti zavezujoče cilje uspešnosti. Ti cilji uspešnosti morajo biti skladni z vseevropskimi cilji, ki jih je Komisija sprejela za zadevno referenčno obdobje. Komisija mora oceniti, ali so predlagani cilji uspešnosti iz osnutkov načrtov izvedbe, ki so jih pripravile države članice, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti na podlagi meril za ocenjevanje iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(2) Izbruh pandemije COVID-19 je od prvega četrtletja koledarskega leta 2020 močno vplival na sektor zračnega prometa in znatno zmanjšal obseg zračnega prometa v primerjavi z ravnmi pred pandemijo zaradi ukrepov, ki so jih države članice in tretje države sprejele za zajezitev pandemije.

(3) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili prvotno določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Ker so bili vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice nato predložile, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19, v njih ni bilo mogoče upoštevati posledično znatno spremenjenih okoliščin za zračni promet.

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

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1).

([3]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 z dne 29. maja 2019 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024 (UL L 144, 3.6.2019, str. 49).

(4) V odziv na vpliv pandemije COVID-19 na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so bili v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ([4]) določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317. V skladu s členom 2(1) Izvedbene uredbe (EU) 2020/1627 je Komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep (EU) 2021/891 ([5]) o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje.

(5) Komisija ugotavlja, da naj bi po srednji napovedi prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) iz oktobra 2021 zračni promet na ravni Unije v letu 2023 dosegel ravni pred pandemijo in jih leta 2024 presegel. Vendar je stopnja negotovosti glede razvoja prometa še posebej visoka zaradi tveganj, povezanih z razvojem epidemioloških razmer v zvezi s COVID-19. Komisija tudi ugotavlja, da bo po pričakovanjih okrevanje prometa v državah članicah neenakomerno.

(6) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe, ki vsebujejo revidirane lokalne cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje, ki so bili Komisiji predloženi v oceno do 1. oktobra 2021. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija od držav članic zahtevala, naj do 17. novembra 2021 predložijo posodobljene osnutke načrtov izvedbe. Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe, ki ga je predložila Madžarska.

(7) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004, je Komisiji predložil poročilo z nasveti glede ocene osnutkov načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje.

(8) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti, ki jih je predlagala Madžarska, na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi in ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Komisija je za vsako ključno področje uspešnosti in z njim povezane cilje uspešnosti oceno dopolnila s pregledom osnutkov načrtov izvedbe glede elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi.

OCENA KOMISIJE

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

(9) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je Komisija na podlagi merila iz točke 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenila skladnost ciljev, ki jih je predložila Madžarska glede učinkovitosti upravljanja varnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje varnostnih ciljev glede elementov iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(10) Osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je predlagala Madžarska glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 z dne 3. novembra 2020 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020–2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19 (UL L 366, 4.11.2020, str. 7).

([5]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 z dne 2. junija 2021 o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in razveljavitvi Izvedbenega sklepa (EU) 2019/903 (Besedilo velja za EGP) (UL L 195, 3.6.2021, str. 3).

Madžarska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni EASA A do D**				
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj upravljanja varnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	D	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	**C**

(11) V zvezi z osnutki varnostnih ciljev, ki jih je Madžarska predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (Hungarocontrol), je Komisija ugotovila, da naj bi bila raven vseevropskega cilja uspešnosti glede cilja obvladovanja varnostnih tveganj dosežena v letu 2023, za druge cilje upravljanja varnosti pa lokalni cilji uspešnosti dosegajo raven vseevropskega cilja uspešnosti za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024.

(12) Komisija ugotavlja, da osnutek načrta izvedbe, ki ga je predložila Madžarska, določa najrazličnejše ukrepe za Hungarocontrol za doseganje lokalnih varnostnih ciljev, ki zajemajo razvoj tehnologije, vprašanja, povezana s človeškimi dejavniki, spremljanje skladnosti in uspešnosti, kibernetsko varnost in varnost podatkov, „kulturo pravičnosti“ in „kulturo varnosti“. Osnutek načrta izvedbe vsebuje 70 ukrepov, vključno v zvezi z izvajanjem novega sistema upravljanja zračnega prometa, orodja za sektorsko zapletenost pri načrtovanju porazdelitve delovne obremenitve, novega sistema za sektorsko porazdelitev, sistema radijskega iskalnika smeri za boljše situacijsko zavedanje kontrolorjev zračnega prometa in sistema za obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti.

(13) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 11 in 12 ter ob upoštevanju, da je treba vseevropske cilje uspešnosti glede varnosti iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891 doseči do zadnjega leta tretjega referenčnega obdobja, tj. do leta 2024, bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek madžarskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

(14) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila na podlagi merila iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev, ki jih je predložila Madžarska glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta *na ruti* za dejansko trajektorijo. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka madžarskega načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta *na ruti*, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), razpoložljivem ob sprejemanju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. 2. junija 2021. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede okolja iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(15) Za koledarsko leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, ni bil revidiran z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891, saj se je obdobje za uporabo navedenega cilja izteklo in je njegovo izvajanje tako postalo dokončno, brez možnosti retroaktivne prilagoditve. Zato države članice niso bile naprošene, da v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirajo svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede okolja. Zato bi morala biti skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede okolja z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024.

(16) Osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki jih je predlagala Madžarska, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti za tretje referenčno obdobje iz ERNIP, izražene kot povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo, so:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutek madžarskih ciljev glede okolja *na rutah*, izražen kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na rutah za dejansko trajektorijo	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenčne vrednosti za Madžarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede okolja, ki jih je predlagala Madžarska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za koledarska leta od 2021 do 2024.

(18) V zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je Madžarska v osnutku načrta izvedbe predstavila več ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo načrt prenosa za navigacijo na podlagi zmogljivosti in sodelovanje pri nadaljnjem izvajanju projekta zračnega prostora prostih rut v jugovzhodni Evropi (SEE FRA).

(19) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Madžarska že uvedla zračni prostor prostih rut od nivoja 095 do nivoja leta 660.

(20) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 17 do 19 bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek madžarskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

(21) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev, ki jih je predložila Madžarska glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa *na ruti* na let. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka madžarskega načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, razpoložljivem ob sprejemanju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. 2. junija 2021. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede zmogljivosti iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(22) Za koledarsko leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, ni bil revidiran z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891, saj se je obdobje za uporabo navedenega cilja izteklo in je njegovo izvajanje tako postalo dokončno, brez možnosti retroaktivne prilagoditve. Zato države članice niso bile naprošene, da v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirajo svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Zato bi morala biti skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024.

(23) Osnutki ciljev glede zmogljivosti *na rutah*, ki jih je Madžarska predlagala za tretje referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, ter ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki madžarskih ciljev glede zmogljivosti *na rutah* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčne vrednosti za Madžarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Madžarska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako koledarsko leto tretjega referenčnega obdobja.

(25) V zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je Madžarska v osnutku načrta izvedbe predstavila več ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti *na rutah*. Ti ukrepi vključujejo reorganizacijo centra območne kontrole v Budimpešti, nov program usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa, nadgradnjo sistema upravljanja zračnega prometa in povečanje načrtovanega števila EPDČ kontrolorjev zračnega prometa do konca tretjega referenčnega obdobja.

(26) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 24 in 25 bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek madžarskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti.

Pregled osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(27) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 iz člena 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti *na rutah* s pregledom osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da navedeni osnutki ciljev ne vzbujajo nobenih pomislekov v zvezi z Madžarsko.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(28) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, je bila na podlagi meril iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev, ki jih je predložila Madžarska glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa *na ruti*. Ta merila vključujejo trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem referenčnem obdobju, dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v drugem in tretjem referenčnem obdobju (2015–2024) ter izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na enoto na ravni območja zaračunavanja v primerjavi s povprečno vrednostjo območij zaračunavanja, kjer imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa podobno delovno in gospodarsko okolje.

(29) Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na ruti* je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Dopolnjena je bila s pregledom ključnih dejavnikov in parametrov, na katerih temeljijo navedeni cilji, kot je določeno v točki 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(30) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na rutah*, ki jih je predlagala Madžarska za tretje referenčno obdobje, so:

Madžarsko območje zaračunavanja *na ruti*	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na rutah*, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* (v realnih cenah iz leta 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) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da madžarski trend ugotovljenih stroškov na enoto *na ruti* na ravni območja zaračunavanja v tretjem referenčnem obdobju znaša +2,8 % ne dosega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša +1,0 %.

(32) V zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da madžarski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto *na ruti* na ravni območja zaračunavanja v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša –0,9 %, kar je slabše od dolgoročnega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(33) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da madžarska izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto znaša 31,72 EUR v realnih cenah iz leta 2017 (v nadaljnjem besedilu: EUR2017) in je za 21,0 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti 40,13 EUR v EUR2017 zadevne primerjalne skupine. Komisija ugotavlja, da so ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* za Madžarsko še naprej nižji od povprečja primerjalne skupine v celotnem tretjem referenčnem obdobju. Vendar je razlika zmanjša na –16 %glede na leto 2024.

(34) Komisija je nadalje proučila, ali se odstopanja, ugotovljena v uvodnih izjavah 31 in 32, lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, pod pogojem, da je odstopanje od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni ali od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali z ukrepi prestrukturiranja v smislu člena 2(18) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(35) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Madžarska v osnutku načrta izvedbe trdi, da so odstopanja stroškov od trenda na ravni Unije ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega trenda na ravni Unije ugotovljenih stroškov na enoto izključno posledica ukrepov, potrebnih za doseganje ciljev zmogljivosti.

(36) Komisija ugotavlja, da Madžarska v svojem osnutku načrta izvedbe določa širok spekter ukrepov, ki jih izvaja izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa (Hungarocontrol) za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti in za katere so nastali dodatni stroški. Ti ukrepi so podrobno opredeljeni in količinsko opredeljeni v osnutku načrta izvedbe.

(37) Madžarska pojasnjuje, da je bilo v okoliščinah pred pandemijo COVID v letu 2019 jasno, da število kontrolorjev zračnega prometa v operacijah ni zadostovalo za obseg in kompleksnost prometa. Zato je Hungarocontrol zaradi upoštevanja pričakovanih prihodnjih ravni prometa uvedel program usposabljanja za povečanje števila kontrolorjev zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju. Ustrezni s tem povezani stroški zajemajo stroške za zaposlene za plačilo novih študentov v začetni fazi usposabljanja in za licencirane študente kontrolorje zračnega prometa ter druge operativne stroške, nastale pri usposabljanju teh novih kadrov.

(38) Povečanje zmogljivosti, potrebno za zadovoljitev prihodnjega povpraševanja po prometu, bodo dodatno podprle naložbe v najsodobnejšo opremo. Komisija zato ugotavlja, da je načrtovanih več nadgradenj komponent sistema upravljanja zračnega prometa, vključno z izvajanjem funkcije radijskega iskalnika smeri in orodja za zapletenost, izboljšavami funkcij upravljanja zračnega prostora ter uvedbo izboljšanih tehnik upravljanja pretoka in zmogljivosti. Pričakuje se, da bo pravočasna realizacija teh naložb v okviru tretjega referenčnega obdobja omogočila opazno povečanje zmogljivosti.

(39) Komisija na podlagi podrobne analize organa za oceno uspešnosti meni, da so ustrezni ukrepi, ki jih je Madžarska navedla v osnutku načrta izvedbe, dejansko potrebni za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti. Poleg tega je ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, mogoče sklepati, da so dodatni stroški navedenih ukrepov višji od odstopanj od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije ter od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije iz uvodnih izjav 31 in 32.

(40) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 35 do 39 Komisija ugotavlja, da je merilo iz točke 1.4(d)(i) v zvezi z Madžarsko izpolnjeno.

(41) Iz zgornjih ugotovitev izhaja, da ni treba dodatno proučiti, ali bi bilo merilo iz točke 1.4(d)(ii) za Madžarsko izpolnjeno.

(42) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 31 do 41 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek madžarskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(43) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 iz člena 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na rutah* s pregledom osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da navedeni osnutki ciljev vzbujajo pomisleke v zvezi z Madžarsko.

(44) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto *na rutah* ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih na območju zaračunavanja na terminalih Madžarske (+11,0 %) višji od trenda ugotovljenih stroškov na enoto *na rutah* na ravni območja zaračunavanja Madžarske, ki v tretjem referenčnem obdobju znaša +2,8 %.

(45) Drugič, Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih na območju zaračunavanja na terminalih Madžarske, ki je v tretjem referenčnem obdobju 11-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je v drugem referenčnem obdobju znašal –4,7 %.

(46) Tretjič, Komisija pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih z uspešnostjo podobnih letališč za tretje referenčno obdobje ugotavlja, da so ocenjeni ugotovljeni stroški na enoto za letališče v Budimpešti precej nad mediano ugotovljenih stroškov na enoto ustreznih letališč.

(47) Zato Komisija meni, da bi morala Madžarska v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih za tretje referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodnih izjav 44 do 46 ali navedene cilje revidirati navzdol.

Pregled sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, ki dopolnjuje oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti, ki jo opravi Komisija

(48) V skladu s točko 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti svojo oceno dopolnila s pregledom osnutkov sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija je v zvezi s tem proučila, ali osnutki sistemov spodbud izpolnjujejo vsebinske zahteve iz člena 11(1) in (3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da osnutki sistemov spodbud iz osnutka madžarskega načrta izvedbe vzbujajo pomisleke.

(49) Komisija ugotavlja, da sistem spodbud za zmogljivost *na rutah* in sistem spodbud za zmogljivost na terminalih, predlagana v osnutku madžarskega načrta izvedbe, zajemata največjo finančno neugodnost v višini 0,5 % ugotovljenih stroškov in največjo finančno prednost v višini 0,5 % ugotovljenih stroškov.

(50) Na podlagi strokovnega mnenja, ki ga je v zvezi s temi sistemi spodbud zagotovil organ za oceno uspešnosti, Komisija močno dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,5 % ugotovljenih stroškov, kakor koli bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(51) Zato bi morala Madžarska v povezavi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 revidirati svoje sisteme spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti *na rutah* in na terminalih, tako da bi bili največji finančni neugodnosti, ki izhajata iz navedenih sistemov spodbud, določeni na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se to izrecno zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki je enaka ali višja od 1 % ugotovljenih stroškov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(52) Komisija je na podlagi ocene iz uvodnih izjav 10 do 51 ugotovila, da so cilji uspešnosti iz osnutkov načrtov izvedbe, ki jih je predložila Madžarska, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(53) Komisija ugotavlja, da so nekatere države članice izrazile namero, da bodo v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje vključile stroškovne postavke v zvezi z odkrivanjem brezpilotnih zrakoplovov na letališčih. Na podlagi elementov iz osnutkov načrtov izvedbe ni bilo mogoče natančno določiti, v kolikšni meri so države članice take ugotovljene stroške vključile v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje, in če so bili taki stroški vključeni, v kolikšni meri so nastali v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in bi se zato lahko šteli za upravičene v okviru načrta izvedbe in ureditve pristojbin. Službe Komisije so vsem državam članicam poslale *ad hoc* zahtevo po informacijah, da bi zbrale ustrezne informacije, in bodo nadalje proučile sporočene stroške odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov na letališčih v okviru preverjanja skladnosti s cenami na enoto. Ta sklep ne posega v ugotovitve in sklepe Komisije o temi stroškov odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov.

(54) V odziv na vojaško agresijo Rusije proti Ukrajini, ki se je začela 24. februarja 2022, je Unija sprejela omejevalne ukrepe, s katerimi je ruskim letalskim prevoznikom, zrakoplovom, registriranim v Rusiji, ter zrakoplovom, ki niso registrirani v Rusiji in so v lasti ali zakupu ali pod drugim nadzorom katere koli ruske fizične ali pravne osebe, subjekta ali organa, prepovedala pristanek na ozemlju Unije, vzletanje z njega ali prelete čezenj. Zaradi teh ukrepov se je zračni promet v zračnem prostoru nad ozemljem Unije zmanjšal. Vendar učinek na ravni Unije ne bi smel biti primerljiv z zmanjšanjem zračnega prometa zaradi izbruha pandemije COVID-19 marca 2020. Zato je primerno ohraniti obstoječe ukrepe in postopke za izvajanje načrta izvedbe in ureditve pristojbin v tretjem referenčnem obdobju –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Madžarska v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Madžarsko.

V Bruslju, 13. aprila 2022

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, vključeni v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Madžarska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, v zvezi s katerimi je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Učinkovitost upravljanja varnosti

Madžarska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni EASA A do D**				
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj upravljanja varnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	D	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	**C**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki madžarskih ciljev glede okolja *na rutah*, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referenčne vrednosti za Madžarsko	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let *na ruti*

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki madžarskih ciljev glede zmogljivosti *na ruti* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčne vrednosti za Madžarsko	0,06	0,11	0,11	0,11

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* za navigacijske službe zračnega prometa

Madžarsko območje zaračunavanja *na ruti*	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na ruti*, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* (v realnih cenah iz leta 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