KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/775

av den 13 april 2022

om överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Ungern i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

[delgivet med nr C(2022) 2298]

(Endast den ungerska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (*ramförordningen*) ([1]), särskilt artikel 11.3 c första stycket,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

(1) Enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Dessutom ska medlemsstaterna enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden. Kommissionen ansvarar för att bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner som utarbetas av medlemsstaterna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, med hjälp av de bedömningskriterier som anges i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(2) Covid-19-pandemins utbrott har sedan första kvartalet 2020 i betydande grad påverkat luftfartssektorn, med avsevärt minskade flygtrafikvolymer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.

(3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

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

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ([4]) undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I enlighet med artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 antog kommissionen den 2 juni 2021 genomförandebeslut (EU) 2021/891 ([5]) om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.

(5) Kommissionen noterar att flygtrafiken på unionsnivå, enligt den bastrafikprognos som Eurocontrols statistiktjänst (Statfor) offentliggjorde i oktober 2021, beräknas nå samma nivåer som före pandemin under 2023 och överstiga dessa nivåer under 2024. Osäkerheten om trafikutvecklingen är dock fortfarande särskilt hög på grund av de risker som hänger samman med hur den epidemiologiska covid-19-situationen utvecklas. Kommissionen noterar också att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.

(6) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2021. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 17 november 2021. Kommissionens bedömning som ingår i detta beslut grundar sig på det uppdaterade utkast till prestationsplan som Ungern lämnat in.

(7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkasten till prestationsplaner för den tredje referensperioden.

(8) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmål som föreslagits av Ungern på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har bedömt varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska utkasten till prestationsplaner med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

(9) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som Ungern har lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens ändamålsenlighet för nationella leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla säkerhetsmålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(10) Det utkast till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Ungern har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, innefattar följande:

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

Ungern	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

(11) När det gäller det utkast till säkerhetsmål som Ungern föreslagit för leverantören av flygtrafiktjänster (Hungarocontrol) har kommissionen konstaterat att nivån för det unionstäckande prestationsmålet enligt plan ska uppnås 2023 i fråga om målet för hantering av säkerhetsrisker, medan de lokala prestationsmålen i fråga om övriga mål för säkerhetsledningen ska uppnå nivån för det unionstäckande prestationsmålet för varje kalenderår 2021–2024.

(12) Kommissionen noterar att det utkast till prestationsplan som Ungern lämnat in innehåller en rad olika åtgärder för att Hungarocontrol ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, däribland teknisk utveckling, frågor som rör den mänskliga faktorn, övervakning av efterlevnad och prestation, cyber- och datasäkerhet, ”rättvisekultur” och ”säkerhetskultur”. Utkastet till prestationsplan omfattar 70 åtgärder, däribland genomförandet av ett nytt ATM-system, ett verktyg för planering av arbetsbelastningen inom olika sektorer, ett nytt system för sektorsindelning, ett system med radiopejlare för att förbättra flygledarnas lägesuppfattning och ett system för hantering av utmattningsrisk.

(13) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 11 och 12, och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör bedömningen av utkasten till mål i Ungerns utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

(14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Ungern lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Ungerns utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, European Route Network Improvement Plan) som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(15) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

(16) De utkast till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Ungern och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till Ungerns miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referensvärden för Ungern	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Kommissionen konstaterar att de utkast till miljömål som föreslås av Ungern är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för kalenderåren 2021–2024.

(18) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Ungern i utkastet till prestationsplan har angett flera åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilka innefattar en övergångsplan för prestandabaserad navigation och deltagande i det fortsatta genomförandet av projektet för ett luftrum med fria flygvägar i sydöstra Europa (SEE FRA, *South East Europe Free Route Airspace*).

(19) Vidare konstaterar kommissionen att Ungern redan har genomfört luftrum med fria flygvägar från flygnivå 095 till flygnivå 660.

(20) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 17–19 bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Ungerns utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

(21) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Ungern lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Ungerns utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(22) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891 eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

(23) De utkast till kapacitetsmål underväg som föreslås av Ungern för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till Ungerns kapacitetsmål underväg, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referensvärden för Ungern	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Kommissionen konstaterar att de utkast till kapacitetsmål som föreslås av Ungern är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den tredje referensperioden.

(25) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Ungern i utkastet till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål underväg. Dessa åtgärder omfattar en omorganisation av områdeskontrollcentralen för Budapest, ett nytt utbildningsprogram för flygledare, en uppgradering av systemet för flygledningstjänst (ATM) samt en ökning av det planerade antalet flygledare (i heltidsekvivalenter) fram till slutet av den tredje referensperioden.

(26) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 24 och 25 bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Ungerns utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

(27) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kapacitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig inte väcka något tvivel avseende Ungern.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(28) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som Ungern har lämnat in avseende fastställda enhetskostnader (DUC, Determined Unit Cost) för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under den andra och tredje referensperioden (2015–2024) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

(29) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de viktigaste faktorerna och parametrarna som ligger till grund för dessa mål i enlighet med punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(30) Ungern har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Ungerns avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2014**	**Utgångs-värde för 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**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) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Ungerns trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på + 2,8 % under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på + 1,0 % under samma period.

(32) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Ungerns långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,9 % under den andra och tredje referensperioden är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(33) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Ungerns utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 31,72 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (EUR2017), är 21 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 40,13 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att den fastställda enhetskostnaden underväg för Ungern ligger kvar under genomsnittet för den jämförbara gruppen under hela den tredje referensperioden. Skillnaden minskar emellertid till – 16 % när det gäller år 2024.

(34) Kommissionen har även undersökt om de avvikelser som konstateras i skälen 31 och 32 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, under förutsättning att avvikelsen från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader endast beror på ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller för omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(35) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i) i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 hävdar Ungern i sitt utkast till prestationsplan att kostnadsavvikelserna från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader endast beror på åtgärder som krävs för att uppnå kapacitetsmålen.

(36) Kommissionen konstaterar att Ungern i sitt utkast till prestationsplan anger en rad olika åtgärder som ska vidtas av leverantören av flygtrafiktjänster (Hungarocontrol) för att uppnå de lokala kapacitetsmålen och för vilka ytterligare kostnader uppkommer. Dessa åtgärder förklaras och kvantifieras i utkastet till prestationsplan.

(37) Ungern förklarar att det under 2019, dvs. före covid-19-pandemin, blev tydligt att antalet flygledare inte var tillräckligt för att hantera flygtrafikens omfattning och komplexitet. För att klara av de förväntade framtida trafiknivåerna har Hungarocontrol därför infört ett utbildningsprogram för att öka antalet flygledare under den tredje referensperioden. De relevanta tillhörande kostnaderna omfattar personalkostnaderna för ersättningen till de nya eleverna i den inledande utbildningsfasen och till de elever som erhållit licens som flygledare, såväl som övriga driftskostnader som uppkommer vid utbildningen av denna nyrekryterade personal.

(38) De ökningar av kapaciteten som krävs för att uppfylla de framtida trafikbehoven kommer att stödjas ytterligare genom investeringar i toppmodern utrustning. Kommissionen noterar att flera uppgraderingar av komponenterna i ATM-systemet planeras, däribland genomförandet av en funktion för radiopejlare och ett verktyg för hantering av komplexitet, förbättringen av funktionerna för luftrumsplanering och införandet av förbättrad teknik för flödes- och kapacitetsplanering. Ett snabbt förverkligande av dessa investeringar under den tredje referensperioden förväntas ge betydande kapacitetsökningar.

(39) På grundval av prestationsgranskningsorganets ingående analys anser kommissionen att de relevanta åtgärder som beskrivs av Ungern i utkastet till prestationsplan faktiskt är nödvändiga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Med beaktande av den utvärdering som gjorts av prestationsgranskningsorganet kan det dessutom konstateras att de ytterligare kostnaderna för dessa åtgärder är högre än de avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 31 och 32.

(40) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 35–39 konstaterar kommissionen att Ungern uppfyller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i.

(41) Av ovanstående iakttagelser följer att det inte är nödvändigt att göra en ytterligare granskning av huruvida Ungern uppfyller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii.

(42) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 31–41 bör bedömningen av de föreslagna mål som anges i utkastet till Ungerns prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(43) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kostnadseffektivitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig väcka tvivel avseende Ungern.

(44) För det första har kommissionen konstaterat, efter en jämförelse av trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg för den tredje referensperioden, att trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster för Ungerns terminalavgiftszon på + 11,0 % är högre än Ungerns trend för den fastställda enhetskostnaden underväg på avgiftszonsnivå, som är + 2,8 % under den tredje referensperioden.

(45) För det andra konstaterar kommissionen att utkasten till mål för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster i Ungerns terminalavgiftszon på + 11,0 % under den tredje referensperioden är högre än den verkliga trenden för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster på – 4,7 % som konstaterades under den andra referensperioden.

(46) För det tredje konstaterar kommissionen, efter en jämförelse av den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster med liknande flygplatsers prestationer under den tredje referensperioden, att den fastställda enhetskostnaden för flygplatsen i Budapest beräknas bli betydligt högre än medianvärdet för den fastställda enhetskostnaden för de relevanta flygplatserna.

(47) Kommissionen anser därför att Ungern, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör motivera målen för terminaltjänsternas kostnadseffektivitet under den tredje referensperioden mot bakgrund av de iakttagelser som anges i skälen 44–46 eller revidera dessa mål nedåt.

Granskning av de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 som komplement till kommissionens bedömning av utkasten till kapacitetsmål

(48) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen i samband med bedömningen av utkast till kapacitetsmål kompletterat sin bedömning med en granskning av de utkast till incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om utkasten till incitamentssystem uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Utkastet till incitamentssystem i Ungerns utkast till prestationsplan visade sig väcka tvivel.

(49) Kommissionen konstaterar att både det incitamentssystem för undervägskapacitet och det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås i Ungerns utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,5 % av de fastställda kostnaderna.

(50) När det gäller dessa incitamentssystem betvivlar kommissionen starkt, på grundval av den expertrådgivning som har lämnats av organet för prestationsgranskning, att de föreslagna maximala ekonomiska nackdelarna, som uppgår till 0,5 % av de fastställda kostnaderna, skulle ha någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(51) Ungern bör därför, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, revidera sina incitamentssystem för att uppnå målen för undervägs- och terminalkapacitet, så att de maximala ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket uttryckligen krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som enligt kommissionens åsikt bör leda till en maximal ekonomisk nackdel som är minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

SLUTSATSER

(52) På grundval av den bedömning som anges i skälen 10–51 har kommissionen konstaterat att prestationsmålen i det utkast till prestationsplaner som Ungern lämnat in överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

(53) Kommissionen noterar att vissa medlemsstater har meddelat sin avsikt att inkludera kostnadsposter för detektering av drönare vid flygplatser i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden. Det har inte varit möjligt att på grundval av uppgifterna i utkasten till prestationsplaner exakt fastställa i vilken utsträckning medlemsstaterna har inkluderat sådana fastställda kostnader i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden och, om sådana kostnader har inkluderats, i vilken utsträckning de uppkommer i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och därmed kan anses omfattas av prestations- och avgiftssystemet. Kommissionens avdelningar har skickat en särskild begäran om information till alla medlemsstater för att samla in relevant information och kommer att ytterligare undersöka de rapporterade kostnaderna för detektering av drönare vid flygplatser i samband med kontroll av överensstämmelse med enhetsavgifter. Detta beslut påverkar inte kommissionens påpekanden och slutsatser när det gäller kostnader för detektering av drönare.

(54) Som svar på Rysslands militära aggression mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen antagit restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, från att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa åtgärder leder till minskad flygtrafik i luftrummet över unionens territorium. Effekterna på unionsnivå torde dock inte vara jämförbara med den minskning av flygtrafiken som följde av covid-19-pandemins utbrott i mars 2020. Det är därför lämpligt att behålla de befintliga åtgärderna och processerna för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet under den tredje referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Ungern i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut är riktat till Ungern.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Ungerns utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET

Säkerhetsledningens effektivitet

Ungern	**Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D**				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Ungerns miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Referensvärden för Ungern	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Ungerns kapacitetsmål underväg, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referensvärden för Ungern	0,06	0,11	0,11	0,11

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Ungerns avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2014**	**Utgångsvärde för 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**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