



2025/1050

28.5.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1050

z dnia 19 maja 2025 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Węgry zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 2919)

(Jedynie tekst w języku węgierskim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽²⁾, w szczególności jego art. 58 ust. 3,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ⁽³⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany zawierające docelowe parametry skuteczności działania, na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te mają obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (2025–2029) zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Wszystkie państwa członkowskie sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, które do dnia 1 października 2024 r. zostały przedłożone Komisji celem oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 15 listopada 2024 r.
- (4) Ocena Komisji przedstawiona w niniejszej decyzji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania na czwarty okres odniesienia przedłożonym przez Węgry („projekt planu skuteczności działania”).
- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, w stosownych przypadkach.
- (7) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Jeżeli chodzi o pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w ramach tego przeglądu nie przeprowadziła szczegółowej analizy metody zastosowanej przez Węgry do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi w czwartym okresie odniesienia. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności tej metody alokacji kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady^(*) oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

OCENA KOMISJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Węgry w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Węgry	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA					
Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
HungaroControl	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

- (10) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Węgry w odniesieniu do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, HungaroControl, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa, począwszy do 2028 r. w odniesieniu do celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, natomiast w przypadku pozostałych czterech celów w zakresie zarządzania bezpieczeństwem docelowe parametry skuteczności działania są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2029.
- (11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla HungaroControl służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, które odnoszą się do wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem i do cyberbezpieczeństwa.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (12) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 9, 10 i 11 oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku czwartego okresu odniesienia, tj. do 2029 r., lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (13) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym docelowe parametry Węgry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽⁶⁾ i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (14) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Węgry dla czwartego okresu odniesienia oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Węgry	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %
Wartości odniesienia	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

- (15) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Węgry są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (16) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Węgry przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie i dalsze poszerzenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras do końca czwartego okresu odniesienia. Uwzględniając ustalenia organu weryfikującego skuteczność działania, Komisja uważa, że Węgry powinny zobowiązać się do wdrożenia wszystkich środków operacyjnych określonych w ERNIP z dnia 2 lipca 2024 r., aby pomóc w osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska na czwarty okres odniesienia.
- (17) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 14, 15 i 16 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (18) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Węgry docelowe parametry w zakresie przepustowości tras porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (19) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Węgry na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Węgry	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Wartości odniesienia	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

- (20) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Węgry są wyższe niż odpowiednie krajowe wartości odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia, z wyjątkiem roku 2029, dla którego są równe.
- (21) Węgry uzasadniają zaobserwowaną różnicę między swoimi docelowymi parametrami w zakresie przepustowości a wartościami odniesienia, o których mowa w motywie 20, powołując się na znaczny wzrost ruchu przelotowego odnotowany w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie. W swoim projekcie planu skuteczności działania Węgry przedstawiły szczegółowe informacje przedstawiające wynikające z tego zmiany natężenia ruchu lotniczego, zagęszczenia i jego złożoności. Należy zatem uwzględnić te okoliczności przy ocenie proponowanych przez Węgry docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na czwarty okres odniesienia pod względem ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (22) Uwzględniając szczegółową analizę przeprowadzoną przez organ weryfikujący skuteczność działania, Komisja stwierdza, że rozbieżność między krajowymi docelowymi parametrami a wartościami odniesienia jest należyście uzasadniona wyjątkowymi okolicznościami wynikającymi z wojny w Ukrainie, o których mowa w motywie 21. Komisja zauważa ponadto, że Węgry wprowadziły szereg środków służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości, w tym znaczny wzrost liczby kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”) w operacjach w ośrodku kontroli obszaru, usprawnienia systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz wydłużone godziny otwarcia sektora.
- (23) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 19–22 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Węgier, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (24) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry budzą wątpliwości.
- (25) Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry przepustowości terminali na czwarty okres odniesienia prowadzą do znacznego pogorszenia średniego rocznego opóźnienia ATFM przylotów w porównaniu z trzecim okresem odniesienia. W istocie proponowane docelowe parametry dla czwartego okresu odniesienia ustalono na poziomie 0,10 minuty na lot, natomiast rzeczywiste parametry odnotowane w 2024 r. wynosiły 0,00 minut na lot.

- (26) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Węgry powinny bardziej szczegółowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali dla czwartego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywie 25 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (27) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej oceniono na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono trend DUC w czwartym okresie odniesienia, długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia (2020–2029) oraz wartość bazową DUC na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- (28) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Węgry na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Węgier	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	12 585 HUF	11 373 HUF	12 029 HUF	11 984 HUF	12 078 HUF	12 002 HUF	12 651 HUF
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR

- (29) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Węgry trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +2,2 % w czwartym okresie odniesienia jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (30) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że dla Węgier długookresowy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszący +0,1 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (31) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez Węgry wartość bazowa DUC wynosząca 29,13 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 28,1 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 40,51 EUR w ujęciu EUR2022.
- (32) Komisja zbadała ponadto, czy odchylenia odnotowane w motywach 29 i 30 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, zważywszy że zaobserwowane odchylenia od ogólnounijnego trendu DUC w czwartym okresie odniesienia i długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynikają wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub z kosztami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (33) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w swoim projekcie planu skuteczności działania Węgry odnoszą się do dodatkowych ustalonych kosztów poniesionych w czwartym okresie odniesienia przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (Hungarocontrol) w odniesieniu do środków koniecznych do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”). Przedstawione środki w zakresie przepustowości obejmują następujące główne elementy:
- szkolenie i zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego w operacjach w celu sprostania oczekiwanemu wzrostowi ruchu w czwartym okresie odniesienia. Planuje się, że przyniesie to w czwartym okresie odniesienia ogólny wzrost liczby kontrolerów ruchu lotniczego w ośrodku kontroli obszaru Budapeszt o ponad 30 %;
 - modernizację systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”);
 - inne inwestycje w infrastrukturę, sprzęt i radary.
- (34) Organ weryfikujący skuteczność działania szczegółowo przeanalizował środki w zakresie przepustowości, na które powołały się Węgry. Na podstawie swojej analizy organ weryfikujący skuteczność działania uznał, że środki w zakresie przepustowości związane ze wzrostem liczby kontrolerów ruchu lotniczego w operacjach i modernizacją systemu ATM są niezbędne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla Węgier. Organ weryfikujący skuteczność działania stwierdził, że te środki w zakresie przepustowości skutkują strukturalnym wzrostem przepustowości dostępnej w węgierskiej przestrzeni powietrznej w czwartym okresie odniesienia. Organ weryfikujący skuteczność działania stwierdził ponadto, że dodatkowe koszty tych środków w zakresie przepustowości są większe niż odchylenie od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o którym mowa w motywie 30.
- (35) W świetle rozważań przedstawionych w motywach 33 i 34 Komisja stwierdza zatem, że Węgry spełniają kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) w odniesieniu do odchylenia od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o którym mowa w motywie 30.
- (36) Węgry nie przedstawiły w projekcie planu skuteczności działania żadnych środków restrukturyzacyjnych zgodnych z kryterium określonym w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które uzasadniałyby pozostałe odchylenie od ogólnounijnego trendu DUC odnotowane w motywie 29.
- (37) Komisja zauważa jednak, że Węgry wykazały dobry poziom efektywności kosztowej w ujęciu względnym, biorąc pod uwagę, że wartość bazowa na 2024 r. jest znacznie niższa od średniej dla odpowiedniej grupy porównawczej, jak określono w motywie 31. Komisja zauważa ponadto, że DUC Węgier pozostaje stabilny w czasie w przypadku porównania wartości bazowej na 2019 r. z planowanym DUC na 2029 r. Uznano ponadto, że odchylenie Węgier od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC jest uzasadnione dodatkowymi kosztami wynikającymi ze środków w zakresie przepustowości, jak stwierdzono w motywie 35. W związku z tym Komisja uważa, że ogólnie rzecz biorąc pozostałe odchylenie od ogólnounijnego trendu DUC, które odnotowano w motywie 29, nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Węgier z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (38) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 28–37 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

Korekta docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (39) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

WNIOSKI

- (40) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Węgier należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Węgry na czwarty okres odniesienia, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Węgier.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 maja 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Węgier, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Węgry	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)					
Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
HungaroControl	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Węgry	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Węgry	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Węgier	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	12 585 HUF	11 373 HUF	12 029 HUF	11 984 HUF	12 078 HUF	12 002 HUF	12 651 HUF
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR