

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/728 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, заложи в проектопланове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, представени от Белгия, Германия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния, Франция и Швеция в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период и определяне на препоръки за преразглеждане на тези цели

(нотифицирано под номер C(2022) 2283)

(само текстовете на английски, гръцки, латвийски, малтийски, немски, нидерландски, румънски, френски и шведски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ⁽¹⁾, и по-специално член 11, параграф 3, буква в), втора алинея от него,

след консултации с Комитета за единно небе,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

Контекст

- (1) Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 трябва да се създаде схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Освен това съгласно член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ⁽²⁾ държавите членки трябва да определят на национално равнище или на равнището на функционалните блокове въздушно пространство (по-нататък наричани „ФБВП“) обвързващи цели за ефективност за всеки референтен период от схемата за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тези цели за ефективност трябва да бъдат съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели, приети от Комисията за съответния референтен период. Комисията е натоварена да извършва оценка на това дали предложените цели за ефективност, включени в проектопланове за ефективност, са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели, въз основа на критериите за оценка, определени в приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (2) Избухналата пандемия от COVID-19 оказва значително въздействие върху сектора на въздушния транспорт от първото тримесечие на календарната 2020 г. насам и доведе до сериозен спад в обема на въздушното движение в сравнение с равнището отпреди пандемията поради мерките, предприети от държавите членки и от трети държави, за ограничаване на пандемията.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 (ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1).

- (3) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период („РПЗ“) бяха първоначално определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията ⁽³⁾. Тъй като валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и проектопланове за ефективност за РПЗ, представени впоследствие от държавите членки, бяха изготвени преди избухването на пандемията от COVID-19, в тях не бяха отразени произтичащите от нея значително променени обстоятелства за въздушния транспорт.
- (4) В отговор на въздействието на пандемията от COVID-19 върху осигуряването на аеронавигационно обслужване в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията бяха предвидени извънредни мерки за РПЗ, които представляват дерогация от разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 ⁽⁴⁾. В съответствие с член 2, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на 2 юни 2021 г. Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 ⁽⁵⁾ за определяне на валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ в ключовите за ефективността области „безопасност“, „околна среда“, „капацитет“ и „ефективност на разходите“.
- (5) Всички държави членки разработиха и приеха проектопланове за ефективност, съдържащи преразгледани цели за ефективност на местно равнище за РПЗ, които бяха представени за оценка на Комисията до 1 октомври 2021 г. След проверка на пълнотата им Комисията поиска от държавите членки да представят актуализирани версии на тези проектопланове за ефективност до 17 ноември 2021 г. Включената в настоящото решение оценка на Комисията се основава на актуализираните проектопланове за ефективност, представени от държавите членки.
- (6) Органът за преглед на ефективността, който оказва съдействие на Комисията при прилагането на схемата за ефективност съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, представи на Комисията доклад със своето становище относно оценката на проектопланове за ефективност за РПЗ.

Критерии за оценка

- (7) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията оцени съгласуваността на националните цели или целите на равнище ФБВП въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и съобразно местните обстоятелства. По отношение на всяка ключова за ефективността област и свързаните с нея цели за ефективност Комисията допълни оценката с преглед на проектопланове за ефективност по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.
- (8) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията оцени съгласуваността на представените от държавите членки цели относно ефективността на управлението на безопасността от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване въз основа на критерия, определен в точка 1.1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с безопасността по отношение на елементите, определени в точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Комисията установи, че предложените от всички държави членки цели за ефективност във връзка с безопасността на местно равнище са съгласувани със съответните валидни за целия Европейски съюз цели, поради което в настоящото решение не са представени констатации по отношение на тях.
- (9) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от държавите членки цели относно средната ефективност на хоризонтален полет *по маршрута* (т.е. при прелитане) за действителната траектория е оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това предложените цели, заложиени в проектоплана за ефективност, бяха сравнени със съответните референтни стойности на ефективност на хоризонтален полет *по маршрута*, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с околната среда по отношение на елементите, определени в точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

⁽³⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията от 29 май 2019 г. за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период, започващ на 1 януари 2020 г. и приключващ на 31 декември 2024 г. (ОВ L 144, 3.6.2019 г., стр. 49).

⁽⁴⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията от 3 ноември 2020 г. за определяне на извънредни мерки за третия референтен период (2020—2024 г.) на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе поради пандемията от COVID-19 (ОВ L 366, 4.11.2020 г., стр. 7).

⁽⁵⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 на Комисията от 2 юни 2021 г. за определяне на валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период (2020—2024 г.) и за отмяна на Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 (ОВ L 195, 3.6.2021 г., стр. 3).

- (10) По отношение на календарната 2020 г. валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РПЗ в ключовата за ефективността област „околна среда“, която беше първоначално определена в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, не беше преразгледана с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, като се има предвид, че срокът за нейното прилагане е изтекъл и че нейното изпълнение е приключило, което не оставя възможност за корекции с обратна сила. Поради това не беше целесъобразно държавите членки да преразглеждат в проектопланове за ефективност, представени до 1 октомври 2021 г., своите цели за ефективност на местно равнище в ключовата за ефективността област „околна среда“ за календарната 2020 г. Предвид тези съображения беше оценена съгласуваността на целите за ефективност във връзка с околната среда на местно равнище със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за календарните 2021 г., 2022 г., 2023 г. и 2024 г. Въз основа на това Комисията установи, че предложените от всички държави членки цели за ефективност във връзка с околната среда на местно равнище са съгласувани със съответните валидни за целия Европейски съюз цели, поради което в настоящото решение не са представени констатации по отношение на тях.
- (11) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от държавите членки цели относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (по-нататък наричано „УПВД“) за полет *по маршрута* е оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това предложените цели, заложи в проектоплана за ефективност, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в Плана за управление на мрежата. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане*, включително по-конкретно преглед на планираните големи инвестиции и преглед на схемата или схемите за стимулиране, по отношение на елементите, определени в точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (12) По отношение на календарната 2020 г. валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РПЗ в ключовата за ефективността област „капацитет“, която беше първоначално определена в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, не беше преразгледана с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, като се има предвид, че срокът за нейното прилагане е изтекъл и че нейното изпълнение е приключило, което не оставя възможност за корекции с обратна сила. В съответствие с това не беше целесъобразно в проектопланове за ефективност, представени преди 1 октомври 2021 г., държавите членки да преразглеждат целите за ефективност на местно равнище в ключовата за ефективността област „капацитет“ за календарната 2020 г. Предвид тези съображения беше оценена съгласуваността на целите за ефективност във връзка с капацитета на местно равнище със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за календарните 2021 г., 2022 г., 2023 г. и 2024 г.
- (13) Освен това, във връзка с оценката на заложените в проектопланове цели във връзка с капацитета *при прелитане*, за летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 в съответствие с член 1, параграфи 3 и 4 от този регламент, Комисията допълни своята оценка с преглед на заложените в проектопланове цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В случаите, когато е установено, че тези заложи в проектопланове цели пораждаат съмнения, в настоящото решение са представени съответните констатации.
- (14) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от държавите членки цели относно установените единични разходи (наричани също „УЕР“) за аеронавигационно обслужване *при прелитане* е оценена въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Тези критерии се състоят от тенденцията на установените единични разходи през РПЗ, дългосрочната тенденция на установените единични разходи през втория референтен период („РП2“) и РПЗ (периода 2015—2024 г.) и базовата стойност за установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси, сравнена със средната стойност на зоните за събиране на такси, където доставчиците на аеронавигационно обслужване имат сходна оперативна и икономическа среда.
- (15) В случаите, когато е установено, че целите за ефективност на разходите *при прелитане* не са съгласувани с критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията допълнително проучи, предвид обосновките и доказателствата, представени в съответните планове за ефективност, дали дадено отклонение може да се счете за необходимо и пропорционално на основание на точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, при условие че отклонението от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи се дължи единствено на допълнителните установени разходи, свързани с мерки, необходими за постигане на целите за ефективност, в ключовата за ефективността област „капацитет“, или с мерки за реструктуриране по смисъла на член 2, параграф 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

- (16) Оценката на целите за ефективност на разходите при прелитане е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства. Тя е допълнена с преглед на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, а именно ключовите фактори и параметри, залегнали в основата на тези цели, както са определени в точка 2.1, буква г) от посоченото приложение.
- (17) Освен това, във връзка с оценката на заложените в проектоплановите цели за ефективност на разходите при прелитане, за летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 в съответствие с член 1, параграфи 3 и 4 от този регламент, Комисията допълни своя преглед с оценка на заложените в проектоплановите цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В случаите, когато е установено, че тези заложените в проектоплановите цели пораждаат съмнения, в настоящото решение са представени съответните констатации.
- (18) В съответствие с точка 2, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, във връзка с оценката на заложените в проектоплановите цели във връзка с капацитета Комисията допълни своя преглед с оценка на заложените в проектоплановите схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията проучи дали заложените в проектоплановите схеми за стимулиране отговарят на съществените изисквания, установени в член 11, параграфи 1 и 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В случаите, когато е установено, че тези заложените в проектоплановите схеми за стимулиране пораждаат съмнения, в настоящото решение са представени съответните констатации.

Специални съображения по отношение на развитието на въздушното движение

- (19) Съгласно базовата прогноза за въздушното движение на Службата за статистически данни и прогнозиране („STATFOR“) на Евроконтрол от октомври 2021 г. се предвижда, че през 2023 г. въздушното движение за целия Европейски съюз ще достигне равнището си отпреди пандемията, а през 2024 г. ще го надхвърли. Равнището на несигурност по отношение на развитието на въздушното движение обаче остава особено високо поради рисковете, свързани с тенденциите в епидемичната обстановка във връзка с COVID-19. Комисията отбелязва, че се очаква неравномерно възстановяване на въздушното движение в различните държави членки.
- (20) В съответствие с това прогнозираният ръст на въздушното движение за РПЗ в няколко държави членки се предвижда да бъде значително по-нисък от средния за целия Европейски съюз, а в някои от тях се очаква обемът на въздушното движение за РПЗ да остане под равнището отпреди пандемията. Комисията признава, че в резултат на това за съответните държави членки ще бъде по-трудно да постигнат валидните за целия Европейски съюз цели във връзка с ефективността на разходите, и е взела предвид това обстоятелство при преразглеждането на местните обстоятелства от значение за оценката на всеки проектоплан за ефективност.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО FAVES (ФБВП „ЦЕНТРАЛНА ЕВРОПА“)

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ — Белгия и Люксембург

- (21) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Белгия и Люксембург за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Белгия и Люксембург тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +5,7 % годишно през РПЗ изостава от тенденцията за целия Съюз от +1,0 % за същия период.

- (23) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Белгия и Люксембург дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +4,0 % годишно през РП2 и РП3 изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (24) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Белгия и Люксембург базова стойност за установените единични разходи от 83,28 EUR, представена в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.), е с 13,2 % по-висока от средната базова стойност от 73,56 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че през РП3 разликата става още по-голяма, тъй като определените от Белгия и Люксембург установени единични разходи *при прелитане* за 2024 г. надвишават с 49,9 % средните за групата за сравнение.
- (25) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (26) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност установени разходи *при прелитане* за РП3 и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РП3, е приблизително 41 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно съответното оценено отклонение от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция възлиза на приблизително 92,6 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (27) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Белгия и Люксембург посочват допълнителните установени разходи, направени през РП3 от доставчиците на аеронавигационно обслужване *при прелитане* *skeyes* и MUAC във връзка с мерки за повишаване на капацитета.
- (28) От една страна в проектоплана за ефективност е подчертано, че сложността на въздушното пространство над Белгия и Люксембург представлява фактор, увеличаващ относителното работно натоварване на ръководителите на полети, което се отразява отрицателно върху тяхната производителност на труда и върху разходната база *при прелитане*. Според Белгия и Люксембург това е една от основните причини за отклонението от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи.
- (29) От друга страна Белгия и Люксембург твърдят, че и двата доставчика на аеронавигационно обслужване *при прелитане* — *skeyes* и MUAC — са изправени пред специфични предизвикателства във връзка с осигуряването на подходящ капацитет, отговарящ на търсенето при въздушното движение през РП3 и след това.
- (30) Що се отнася до *skeyes*, в проектоплана за ефективност първо се посочва, че предвид текущата възрастова структура на работната сила от ръководители на полети се очаква голям брой ръководители на полети да се пенсионират през РП3 и четвъртия референтен период („РП4“).
- (31) Съобщава се, че съгласно приложимото законодателство в Белгия ръководителите на полети трябва да се оттеглят от служба пет години преди датата на тяхното пенсиониране. През тези пет години те отговарят на условията за предпенсионно обезщетение (наричано схема DISPO) и получават плащания в размер между 75 % и 85 % от последната им заплата. Съгласно предоставената в проектоплана за ефективност информация в момента ръководителите на полети биват включвани в схемата DISPO на 56-годишна възраст и тази възрастова граница ще бъде вдигната на 57 години. От 2025 г. нататък 30 % от оперативните ръководители на полети на *skeyes* ще достигнат предпенсионна възраст през РП3, а още 20 % се предвижда да бъдат включени в предпенсионната схема през РП4.
- (32) *skeyes* планира да назначи и обучи нови ръководители на полети, за да замени тези, които се очаква да се пенсионират, и да осигури капацитет, съизмерим с прогнозираното търсене при въздушното движение. Съгласно проектоплана за ефективност това ще доведе до допълнителни разходи за *skeyes*, разпределени към разходната база *при прелитане* през целия референтен период, включително разходите, свързани с предпенсионната схема DISPO.

- (33) Освен това в проектоплана за ефективност се посочва, че *skeyes* възнамерява да замени системата си за управление на въздушното движение („УВД“) с единна, интегрирана и хармонизирана система за управление на въздушното пространство в сътрудничество с МУАС и въоръжените сили на Белгия, като се счита, че това е от съществено значение, за да се подкрепи интегрирането на граждански и военни услуги за УВД и да се повишат капацитетът и оперативната ефективност.
- (34) Що се отнася до МУАС, Белгия и Люксембург се позовават на сключения през 2019 г. колективен трудов договор, с който по същество се цели да се увеличи броят на наличните ръководители на полети, за да се намали разликата между наличния персонал и търсенето при въздушното движение. Включените в договора разпоредби за гъвкавост са придружени от увеличение на размера на заплатите с близо 11 %, което се отразява на разходната база през целия референтен период.
- (35) Освен това се съобщава, че през РПЗ МУАС има допълнителни разходи във връзка със специфични подобрения в процеса на следоперативен анализ и свързаните с него инструменти, с които се цели допълнително да се оптимизира планирането на ежедневните операции.
- (36) Комисията установи, че отклоненията, посочени в съображение 26, не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, свързани с мерките във връзка с капацитета, включително разходите за набиране и обучение на нови ръководители на полети и разходите за големи инвестиции, свързани с капацитета. Поради това Комисията заключи, че отчетените отклонения на разходите от валидните за целия Европейски съюз тенденции на установените единични разходи в случая на Белгия и Люксембург са твърде значителни, за да бъдат приписани единствено на докладваните мерки за постигане на свързаните с капацитета цели на местно равнище.
- (37) Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Белгия и Люксембург.
- (38) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана за ефективност Белгия и Люксембург не са представили мерки за реструктуриране, които биха обосנוвали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Белгия и Люксембург.
- (39) Във връзка с елементите за преглед, определени в точка 2.1, буква г), подточка vii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че е установена изменена методология за разпределяне на разходите за целите на разпределянето на установените разходи между аеронавигационното обслужване *при прелитане* и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата за РПЗ. Предложените промени се отнасят до разпределянето на направените от *skeyes* разходи за контрол на подхода и до разпределянето на разходите, свързани с разходите на националния орган по сигурността. Комисията отбелязва, че предложените промени водят по-специално до разпределяне на разходите за контрол на подхода изцяло в зоната за събиране на такси *при прелитане*.
- (40) Комисията изразява съмнения по отношение на съответствието на методологията за разпределяне на разходите, посочена в съображение 93, с изискванията, установени в член 15, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и член 22, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Комисията ще проучи допълнително свързаните елементи на етапа на оценяване на преработения проектоплан за ефективност на FAVES по отношение на засегнатия доставчик на аеронавигационно обслужване.
- (41) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 21—40, предложените в проектоплана за ефективност на FAVES цели по отношение на зоната за събиране на такси *при прелитане* на Белгия и Люксембург следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата — Белгия

- (42) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата на Белгия в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

- (43) На първо място при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с тенденцията на установените единични разходи *при прелитане* Комисията установи, че тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +6,3 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Белгия, е по-висока от тенденцията на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* в Белгия от +5,7 % за РПЗ.
- (44) На второ място Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +6,3 % през РПЗ, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Белгия, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от +0,5 %.
- (45) На трето място при сравняването на заложените в проектоплана национални цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата с ефективността на сходни летища за РПЗ Комисията отбелязва, че е оценено, че установените единични разходи на летището в Брюксел значително надхвърлят медианните установени единични разходи на съответната група за сравнение.
- (46) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Белгия следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели за установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с оглед на понижаването им.

Преглед на схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, допълващ оценката на Комисията на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета — FABEC

- (47) Във връзка с елементите за преглед, определени в точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета *при прелитане*, предложена в проектоплана за ефективност на FABEC, включва максимално финансово предимство, равно на максималната финансова загуба, всяко от които възлиза на 0,5 % от установените разходи.
- (48) Въз основа на експертното становище на органа за преглед на ефективността Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложената максимална финансова загуба, която възлиза на 0,5 % от установените разходи, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (49) По отношение на схемите за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложени за зоните за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Белгия, Франция и Нидерландия, Комисията изразява съмнение относно това дали предложените максимални финансови загуби, които по отношение на всички тези схеми за стимулиране възлизат на 0,5 % от установените разходи, биха оказали съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (50) По отношение на схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Люксембург, Комисията изразява съмнение относно това дали предложените максимална финансова загуба, която възлиза на 0,25 % от установените разходи, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (51) Поради това по отношение на проектоплана за ефективност, представен за FABEC, Белгия, Франция, Германия, Люксембург и Нидерландия следва да преразгледат включените в техните проектопланове схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане* така, че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, на което оказват съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както изрично се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, като според Комисията това следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.
- (52) Освен това по отношение на проектоплана за ефективност, представен за FABEC, Белгия, Франция, Люксембург и Нидерландия следва да преразгледат включените в техните проектопланове схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета в зоните на летищата така, че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, на което оказват съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както изрично се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, като според Комисията това следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ГЪРЦИЯ

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“

- (53) Заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Гърция, изразени в минути закъснение в УПВД за полет *по маршрута*, както и съответните национални референтни стойности за РПЗ, определени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., са следните:

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Гърция цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	0,32	0,26	0,20	0,20
Референтни стойности за Гърция, в минути закъснение в УПВД за полет	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Гърция за календарните 2021—2024 г., са по-високи от съответните национални референтни стойности, определени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г. В това отношение най-голямото отклонение на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета от съответните национални референтни стойности се наблюдава за календарната 2021 г.
- (55) Комисията отбелязва, че мерките за повишаване на капацитета, очертани в проектоплана за ефективност, включват само част от мерките, посочени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г. Сред тези мерки са големи инвестиции в модернизиранието на инфраструктурата за УВД, наемането на общо 70 еквивалента на пълно работно време в районния контролен център през календарната 2022 г., както и мерки за реструктуриране на въздушното пространство.
- (56) Въпреки това Комисията отбелязва, че някои от съответните мерки за повишаване на капацитета, посочени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., не са включени в проектоплана за ефективност, представен от Гърция, което може да доведе до разлика в капацитета през календарните 2023 г. и 2024 г. Освен това въз основа на предоставената от Гърция информация не е ясно как ще бъде управлявано значителното увеличение на броя на ръководителите на полети, както и съответното обучение на работното място от календарната 2022 г. нататък.
- (57) Като се има предвид, че заложените в проектоплана на Гърция цели във връзка с капацитета са по-високи от съответните национални референтни стойности през 2021—2024 г., изглежда, че по отношение на точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 предложените мерки няма да бъдат достатъчни, за да се отговори на очакваното търсене при въздушното движение, по-специално предвид очаквания ръст към края на РПЗ като част от възстановяването на въздушното движение от въздействието на пандемията от COVID-19.
- (58) В проектоплана си за ефективност Гърция заявява, че не е възможно целите за календарните 2021—2024 г. да бъдат определени в съответствие с референтните стойности, включени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., поради по-оптимистичните очаквания за възстановяването на въздушното движение съгласно прогнозата за въздушното движение на STATFOR от октомври 2021 г. Освен това Гърция заявява, че предложените цели са отражение на тази промяна в предположенията за въздушното движение, поради което се отклоняват от референтните стойности.
- (59) Въпреки това, предвид критериите за оценка, определени в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията счита, че информацията и доказателствата, предоставени от Гърция в нейния проектоплан за ефективност, включително по отношение на съответните местни обстоятелства, не оправдават предложените значителни отклонения на целите във връзка с капацитета *при прелитане* от съответните референтни стойности.
- (60) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 53—59, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Гърция, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (61) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета в зоните на летищата на Гърция в съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (62) По-конкретно при сравняването на равнище летище на заложените в проектоплана национални цели за средно закъснение в УПВД при полетане с ефективността на сходни летища Комисията установи, че за летището в Атина се очакват по-големи закъснения в УПВД, отколкото прогнозираните закъснения за сходни летища.
- (63) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Гърция следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с капацитета в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата с оглед на понижаването им.

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (64) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Гърция, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане Гърция	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Гърция тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +9,1 % през РПЗ изостава от тенденцията за целия Европейски съюз от +1,0 % за същия период.
- (66) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Гърция дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане за РП2 и РП3 от +0,5 % изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (67) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Гърция базова стойност за установените единични разходи от 23,20 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 18,9 % по-ниска от средната базова стойност от 28,59 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва обаче, че се предвижда определените от Гърция установени единични разходи при прелитане да бъдат над средните за групата за сравнение през РП3, като наблюдаваната разлика е +8,7 % по отношение на календарната 2024 г.
- (68) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (69) По отношение на критерия, посочен в точка 1.4, буква г), подточка и) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност на Гърция установени разходи при прелитане за РП3 и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РП3, е приблизително 54 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно се наблюдава отклонение от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от приблизително 31 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.

- (70) В проектоплана за ефективност Гърция посочва, че през РПЗ се предвижда значително увеличение на броя на оперативните ръководители на полети в районния контролен център в Атина, което ще доведе до наемането на общо 71 нови еквивалента на пълно работно време през 2024 г. спрямо 2019 г. Освен това към края на референтния период се планира да бъдат направени няколко големи инвестиции по отношение на УВД и системите за наблюдение, което ще има значително въздействие върху разходите от 2022 г. нататък. В проектоплана за изпълнение Гърция заявява, че от съответните разходи за амортизация са извадени надвзетите в РП2 суми поради забавени инвестиции в дълготрайни активи.
- (71) Комисията отбелязва, че в полученото от органа за преглед на ефективността становище се посочват неясноти и несъответствия по отношение на цялостния набор от мерки, представени от Гърция по отношение на изпълнението на нейните цели във връзка с капацитета на местно равнище, което води до съмнения у органа за преглед на ефективността дали тези мерки ще бъдат ефективно приложени и следователно ще имат очакваното въздействие. Следва също да се отбележи, че в проектоплана си за ефективност Гърция не е изложила подробно, нито е определила количествено допълнителните разходи, свързани с наемането и обучението на нови ръководители на полети. Предвид липсата на каквато и да е обоснована информация относно тези разходи, Комисията оценява, че и двете отклонения, посочени в съображение 69, са твърде значителни, за да могат да бъдат приписани с основание единствено на мерки за постигането на целите във връзка с капацитета на местно равнище.
- (72) Освен това следва да се отбележи, че поради причините, изложени в съображения 53—59 от настоящото решение, е установено, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, определени от Гърция, не са съгласувани със съответните цели, валидни за целия Европейски съюз. Поради липсата на съгласувани цели във връзка с капацитета Комисията счита, че на този етап не е възможно да приключи оценката по критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, по отношение на Гърция, тъй като може да е необходимо планираните мерки, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, да бъдат изменени в рамките на необходимото преразглеждане на целите във връзка с капацитета.
- (73) Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Гърция.
- (74) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана си за ефективност Гърция не е представила мерки за реструктуриране, които биха обосновавали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Гърция.
- (75) Освен това прегледът на ключови фактори и параметри, посочени в точка 2.1, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, на които се основават заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, доведе до следните констатации по отношение на предложената от Гърция разходна база за РПЗ.
- (76) Комисията отбелязва, че в РПЗ установените разходи, свързани с търсене и спасяване, са добавени за пръв път в предложената от Гърция разходна база *при прелитане*. Тези разходи водят до значително увеличение на установените разходи *при прелитане* и възлизат на приблизително 9 % от разходната база *при прелитане* за 2020 г. и приблизително 5 % от общата разходна база *при прелитане* за 2024 г. В преработения си проектоплан за ефективност Гърция следва да предостави допълнителни обосновки по отношение на допустимостта и пропорционалността на съответните установени разходи и тяхното разпределяне между аеронавигационното обслужване *при прелитане* и аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, както и между аеронавигационното обслужване и други свързани сектори.
- (77) Освен това Комисията взема под внимание създаването на нов национален надзорен орган като отделна от доставчика на аеронавигационно обслужване организация, което е свързано с увеличаване на разходите за надзор. Като се има предвид размерът на съответните допълнителни разходи, в преработения си проектоплан за ефективност Гърция следва да включи допълнително обяснение за основните фактори, определящи разходите, и основните допускания.
- (78) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 64—77, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Гърция, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (79) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата на Гърция в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (80) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +6,8 % през РПЗ, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Гърция, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от -3,9 %.
- (81) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Гърция следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели за установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с оглед на понижаването им.

Преглед на схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, допълващ оценката на Комисията на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета

- (82) По отношение на елементите за преглед, определени в точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че както схемата за стимулиране на капацитета *при прелитане*, така и схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложени в проектоплана за ефективност на Гърция, включват максимална финансова загуба, възлизаща на 0,50 % от установените разходи *при прелитане* и на 0,60 % от установените разходи за зоните на летищата, и максимално финансово предимство, възлизащо на 0,10 % от установените разходи *при прелитане* и 0,30 % от установените разходи за зоните на летищата.
- (83) По отношение на тези схеми за стимулиране въз основа на експертното становище на органа за преглед на ефективността Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложената максимална финансова загуба, която възлиза на 0,50 % от установените разходи *при прелитане* и на 0,60 % от установените разходи за зоните на летищата, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (84) Поради това Гърция следва да преразгледа включените в нейния проектоплан схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане* и в зоните на летищата така, че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, на което оказват съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както изрично се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, като според Комисията това следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО КИПЪР

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“

- (85) Заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Кипър, изразени в минути закъснение в УПВД за полет *по маршрута*, както и съответните национални референтни стойности за РПЗ, определени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., са следните:

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Кипър цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	0,10	0,30	0,40	0,30
Референтни стойности за Кипър, в минути закъснение в УПВД за полет	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Кипър за календарните 2021—2024 г., са по-високи от съответните национални референтни стойности, определени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г. В това отношение най-голямото отклонение на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета от съответните национални референтни стойности се наблюдава за 2024 г., следвана съответно от 2023 г. и 2022 г.

- (87) Комисията отбелязва, че мерките за повишаване на капацитета, очертани в проектоплана за ефективност, включват някои от мерките, посочени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г. Тези мерки включват увеличаването на броя на персонала на доставчиците на обслужване на въздушното движение, големи инвестиции в модернизиранието на инфраструктурата за УВД, както и мерки за реструктуриране на въздушното пространство. Освен това по отношение на персонала през РПЗ се планира броят на дежурните ръководители на полети в районния контролен център в Никозия да нарасне с 22 еквивалента на пълно работно време.
- (88) Въпреки това Комисията отбелязва, че някои от съответните мерки за повишаване на капацитета, посочени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., не са включени в проектоплана за ефективност, представен от Кипър, а именно подобряването на техниките за управление на потоците въздушно движение и на капацитета, преход към новия районен контролен център и проект за постигане на високи оперативни резултати.
- (89) Като се има предвид, че заложените в проектоплана на Кипър цели във връзка с капацитета са по-високи от съответните национални референтни стойности през последните три календарни години от РПЗ, изглежда, че по отношение на точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 предложените мерки няма да бъдат достатъчни, за да се отговори на очакваното търсене при въздушното движение, по-специално предвид очаквания ръст през РПЗ.
- (90) В проектоплана си за ефективност Кипър заявява, че не е възможно да се определят по-амбициозни цели поради мерките за намаляване на разходите за постигане на целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, както и поради променящата се геополитическа ситуация, която оказва значително влияние върху осигуряването на аеронавигационно обслужване.
- (91) Въпреки това предвид критериите за оценка, определени в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията счита, че информацията и доказателствата, предоставени от Кипър в нейния проектоплан за ефективност, включително по отношение на съответните местни обстоятелства, не оправдават предложените значителни отклонения на целите във връзка с капацитета *при прелитане* от съответните референтни стойности.
- (92) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 85—91, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Кипър, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“.

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (93) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите *при прелитане*, предложени от Кипър, са следните:

Зона за събиране на такси <i>при прелитане</i> Кипър	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите <i>при прелитане</i>, изразени като установените единични разходи <i>при прелитане</i> (в реално изражение по цени от 2017 г.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Кипър тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +4,9 % през РПЗ изостава от тенденцията за целия Европейски съюз от +1,0 % за същия период.
- (95) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Кипър дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от -0,2 % годишно през РП2 и РПЗ изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (96) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Кипър базова стойност за установените единични разходи от 26,61 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 4,7 % по-ниска от средната базова стойност от 27,91 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва обаче, че определените от Кипър установени единични разходи *при прелитане* по отношение на 2024 г. са с 6,0 % над средните за групата за сравнение.

- (97) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а) и б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (98) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност на Кипър установени разходи *при прелитане* за РПЗ и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РПЗ, е приблизително 10 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно съответното отклонение от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз възлиза на приблизително 6 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (99) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в проектоплана си за ефективност Кипър посочва, че отклоненията от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи и от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи се дължат на необходимите мерки за постигане на целите във връзка с капацитета, включително засиленото набиране на персонал и модернизирането на съществуващата система за УВД, с които се цели да се позволи функционирането на нови сектори на обслужване на въздушното движение. В проектоплана за изпълнение се посочва, че през РПЗ се очаква да започнат работа нови ръководители на полети, като се планира през 2024 г. общият брой на оперативните ръководители на полети да достигне 100 еквивалента на пълно работно време спрямо 73 еквивалента на пълно работно време през 2019 г. Комисията отбелязва обаче, че в проектоплана си за ефективност Кипър не е определил количествено очакваното въздействие върху разходите на представените мерки, свързани с постигането на целите във връзка с капацитета на местно равнище.
- (100) Следва да се отбележи, че поради причините, изложени в съображения 85—91 от настоящото решение, е установено, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, определени от Кипър, не са съгласувани със съответните цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз. Поради липсата на съгласувани цели във връзка с капацитета Комисията счита, че на този етап не е възможно да приключи оценката въз основа на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 по отношение на Кипър, тъй като планираните мерки, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, могат да бъдат променени в рамките на необходимото преразглеждане на целите във връзка с капацитета.
- (101) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, следва да се отбележи, че в проектоплана за ефективност на Кипър е планирана мярка за реструктуриране, която се състои от създаване на нов корпоративен субект, който ще осигурява аеронавигационно обслужване в Кипър. Кипър посочва, че предвижда разходи за реструктуриране във връзка с тази мярка, но също така подчертава, че по времето на изготвяне на проектоплана за ефективност не е било възможно извършването на оценката на тези разходи. Съответно в проектоплана за ефективност не се съдържат обосновка или подробни данни, които да помогнат на Комисията да оцени приложимостта на определения в точка 1.4, буква г), подточка ii) критерий във връзка с обявената мярка. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Кипър.
- (102) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 93—101, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Кипър, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ЛАТВИЯ

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (103) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите *при прелитане*, предложени от Латвия за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси <i>при прелитане</i> на Латвия	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите <i>при прелитане</i> , изразени като установените единични разходи <i>при прелитане</i> (в реално изражение по цени от 2017 г.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Латвия тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +3,3 % годишно през РПЗ изостава от тенденцията за целия Съюз от +1,0 % за същия период.
- (105) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Латвия дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от -0,4 % годишно през РП2 и РПЗ изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (106) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Латвия базова стойност за установените единични разходи от 23,61 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е със 17,2 % по-ниска от средната базова стойност от 28,51 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Латвия установени единични разходи *при прелитане* за 2024 г. ще продължат да бъдат с 15 % по-ниски от средните за групата за сравнение.
- (107) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а) и б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (108) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност на Латвия установени разходи *при прелитане* за РПЗ и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РПЗ, е приблизително 2 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно съответното отклонение от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз възлиза на приблизително 2 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (109) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка и) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Латвия излага някои мерки, предприети от доставчика на аеронавигационно обслужване (LGS) за постигане на целите във връзка с капацитета на местно равнище.
- (110) Комисията отбелязва, че след прилагането на мерки за намаляване на разходите през 2020 г. и 2021 г. LGS възнамерява да увеличи разходите си за персонал и амортизация през оставашите години от РПЗ, за да отговори на очакваното възстановяване на въздушното движение в периода 2022—2024 г. и да смекчи увеличеното работно натоварване в резултат на пренасочването по нови маршрути около въздушното пространство на Беларус.
- (111) Във връзка с мерките по отношение на персонала Комисията отбелязва, че през РПЗ LGS планира да увеличи броя на оперативните ръководители на полети *по маршрута* с девет еквивалента на пълно работно време през 2020—2021 г. и един през 2022—2024 г. Признава се, че доставчикът на аеронавигационно обслужване е създал тази програма за обучение на ръководители на полети преди пандемията, за да се отговори на прогнозирания ръст на въздушното движение и да се избегнат бъдещи закъснения в УПВД *по маршрута* като наблюдаваните през РП2.
- (112) Във връзка с политиката за възнагражденията Комисията отбелязва, че от 2022 г. LGS планира да възобнови някои от задълженията си към служителите, включително договореното увеличение на brutната заплата с 8 %, което беше временно преустановено по време на кризата. Освен това Латвия очаква допълнително увеличение на заплатите поради общото нарастване на средната заплата за страната.
- (113) Във връзка с планираните инвестиции в дълготрайни активи Комисията отбелязва, че през РПЗ LGS планира да поднови различни инвестиционни проекти в зависимост от финансовите си резултати и действителното възстановяване на въздушното движение. Комисията отбелязва, че разходите за амортизация по отчетените от LGS четири „нови големи инвестиционни проекта“ и „други нови инвестиции“ се очаква да се увеличат значително през 2023 г. В проектоплана за ефективност на Латвия обаче не е обоснован приносът на тези инвестиции към осигуряването на бъдещ капацитет.
- (114) Комисията признава, че наемането на допълнителни ръководители на полети и възобновяването на инвестициите в дълготрайни активи за увеличаване на капацитета биха могли да бъдат основателни причини за отклонение от тенденциите на УЕР в целия Европейски съюз, за да се осигури необходимият в дългосрочен план капацитет. Въз основа на информацията в проектоплана за ефективност на Латвия обаче Комисията не успя да стигне до заключението, че посоченото увеличение на заплатите на персонала би представлявало необходима и пропорционална мярка за постигане на целите за ефективност във връзка с капацитета на местно равнище, която би могла да се използва като обосновка за отклонението от тенденциите на УЕР в целия Европейски съюз.

- (115) Освен това въз основа на оценката на органа за преглед на ефективността Комисията установи, че в предложената от Латвия цена на капитала се наблюдава аномалия по отношение на планираната възвръщаемост на собствения капитал, която не е определена на равнище, съизмеримо с експозицията на финансов риск на доставчика на аеронавигационно обслужване. Това води до цена на капитала през РПЗ, която е с приблизително 1,5 милиона евро по-висока от понесения финансов риск в резултат на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение. Това превишение не може да бъде оправдано с оглед на постигането на целите във връзка с капацитета.
- (116) Поради това Комисията счита, че Латвия не е представила подходящи доказателства, че посочените в съображение 108 отклонения могат да бъдат приписани единствено на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигането на целите за ефективност на местно равнище в ключовата за ефективността област „капацитет“. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Латвия.
- (117) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана за ефективност Латвия не е представила мерки за реструктуриране, които биха обосנוвали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Латвия.
- (118) Освен това прегледът на ключови фактори и параметри, посочени в точка 2.1, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, на които се основават заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, доведе до следните констатации по отношение на базовите стойности и разходите за пенсии за 2014 г. и 2019 г.
- (119) На първо място Комисията отбелязва, че от 2020 г. Латвия разпределя част от разходната си база за района за полетна информация на Вилнюс (Vilnius FIR), съответстваща на разходите за УВД и комуникации, навигация и услуги за наблюдение, предоставяни по маршрута NINTA — ADAXA. В проектоплана за ефективност на Латвия обаче са отчетени базови стойности, равняващи се на действителните разходи съответно за 2014 г. и 2019 г., без да бъдат приспаднати свързаните с маршрута NINTA — ADAXA разходи. Въз основа на становището на органа за преглед на ефективността Комисията счита, че е необходимо да се направят корекции в базовите стойности на разходите и въздушното движение на Латвия за 2014 г. и 2019 г., за да бъдат сравними с установените разходи в РПЗ и да се даде възможност за точна оценка на целите във връзка с ефективността на разходите на Латвия за РПЗ.
- (120) На второ място въз основа на становището на органа за преглед на ефективността Комисията счита, че Латвия следва да оцени наново или да предостави по-добра обосновка за предложените установени разходи по отношение на пенсиите, тъй като пропорционалният дял на тези разходи изглежда необичайно висок спрямо общата разходна база.
- (121) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 103—120, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Латвия, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО МАЛТА

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (122) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Малта за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Малта	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Малта тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +2,0 % годишно през РПЗ изостава от тенденцията за целия Съюз от +1,0 % за същия период.
- (124) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че определената от Малта дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +1,6 % годишно през РП2 и РП3 изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (125) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Малта базова стойност за установените единични разходи от 22,98 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 19,7 % по-ниска от средната базова стойност от 28,64 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Малта установени единични разходи *при прелитане* за 2024 г. ще продължат да бъдат с 22,1 % по-ниски от средните за групата за сравнение.
- (126) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а) и б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (127) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност на Малта установени разходи *при прелитане* за РП3 и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РП3, е приблизително 1 милион евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно съответното отклонение от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция възлиза на приблизително 5,8 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (128) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, в проектоплана си за ефективност Малта представи някои мерки и инвестиции, свързани с постигането на целите във връзка с капацитета.
- (129) По-конкретно Комисията отбелязва, че до 2024 г. MATSA планира да назначи четирима технически специалисти като персонал за техническо обслужване на системи за осигуряване на безопасност при УВД, както и петима ръководители на полети. Новите ръководители на полети обаче ще започнат с квалификационен клас Tower, поради което първоначално се предвижда свързаните с тях разходи за персонал да бъдат разпределени основно за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата. Освен това Комисията отбелязва, че след двугодишно замразяване на заплатите, колективно договорено с персонала с цел намаляване на разходите по време на пандемията, MATSA планира да увеличи възнаграждението на персонала от 2023 г.
- (130) Комисията отбелязва, че MATSA предвижда да увеличи други оперативни разходи с цел повишаване на компетентността на персонала и предоставяне на обучение, за да се осигури необходимият капацитет в бъдеще. Комисията също така отбелязва, че сред основните причини за увеличените други оперативни разходи MATSA отчита и по-високите застрахователни премии и инфлацията.
- (131) Органът за преглед на ефективността съобщава, че MATSA предвижда значително увеличение на разходите си за амортизация през РПЗ. Комисията обаче не получи доказателства, че увеличението на разходите за амортизация може да бъде оправдано поради мерки във връзка с капацитета, тъй като в проектоплана за ефективност на Малта не се предоставят подробности относно приноса на новите планирани за РПЗ инвестиции към капацитета.
- (132) Комисията счита, че увеличаването на броя на персонала на доставчика на аеронавигационно обслужване, за да се отговори на очаквания капацитет в бъдеще, би могло да бъде основателна причина за отклонение съгласно точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 по отношение на Малта. Поради недостатъчната информация в проектоплана за ефективност обаче Комисията не успя да стигне до заключението, че отчетените увеличения на заплатите на персонала и на планираните инвестиции в дълготрайни активи са необходими и пропорционални с оглед постигането на целите във връзка с капацитета на местно равнище и поради това биха могли да се използват като обосновка за отклонение от тенденциите на УЕР в целия Европейски съюз.
- (133) Поради това Комисията счита, че Малта не е представила подходящи доказателства, че посочените в съображения 128—132 отклонения могат да бъдат приписани единствено на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигането на целите за ефективност на местно равнище в ключовата за ефективността област „капацитет“. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Малта.

- (134) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана за ефективност Малта не е представила мерки за реструктуриране, които биха обосновали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Малта.
- (135) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 122—134, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Малта, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (136) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата на Малта в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (137) На първо място при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с тенденцията на установените единични разходи *при прелитане* за РПЗ Комисията установи, че тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +4,3 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Малта, е по-висока от определената от Малта тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +2,0 % през РПЗ.
- (138) На второ място Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +4,3 % през РПЗ, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Малта, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от +0,6 %.
- (139) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Малта следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели за установените единични разходи в зоните на летищата през РПЗ с оглед на понижаването им.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО РУМЪНИЯ

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (140) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите *при прелитане*, предложени от Румъния за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси <i>при прелитане</i> на Румъния	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Румъния тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +2,9 % годишно през РПЗ изостава от тенденцията за целия Съюз от +1,0 % за същия период.
- (142) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че определената от Румъния дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +0,6 % годишно през РП2 и РПЗ изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (143) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Румъния базова стойност за установените единични разходи от 34,03 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 14,6 % по-ниска от средната базова стойност от 39,84 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Румъния установени единични разходи *при прелитане* за 2024 г. ще продължат да бъдат с 9,0 % по-ниски от средните за групата за сравнение.

- (144) Освен това е необходимо да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви а) и б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (145) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност установени разходи *при прелитане* за РПЗ и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи за РПЗ, е приблизително 15 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г., като същевременно съответното отклонение от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция възлиза на приблизително 32 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (146) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Румъния съобщава, че през РПЗ доставчикът на авионавигационно обслужване *при прелитане* ROMATSA ще има допълнителни установени разходи за изпълнение на мерки за постигане на целите във връзка с капацитета на местно равнище. Посочените от Румъния мерки се отнасят най-вече до разходи за персонал и обучение, следвани от инвестиционни разходи.
- (147) Комисията отбелязва, че ROMATSA предвижда допълнителни разходи за персонал и други оперативни разходи за назначаване и обучение на нови ръководители на полети *по маршрута*. Според Румъния предложеният план за набиране и обучение на персонал е обоснован, тъй като с него ще бъдат заменени голям брой служители, които се очаква да се пенсионират, като пикът се предвижда за РП4. Румъния посочва, че планът ще започне да се изпълнява още през РПЗ, тъй като за да се обучи напълно един лицензиран ръководител на полети, са необходими от три до пет години. Органът за преглед на ефективността обаче установи, че предвид високото равнище на разходите, свързани с плана за набиране на персонал, те следва да бъдат допълнително обяснени и обосновани. Въз основа на становището на органа за преглед на ефективността Комисията счита, че по-конкретно ROMATSA следва допълнително да обясни как са изчислени разходите за персонал и обучение за всеки еквивалент на пълно работно време.
- (148) По отношение на инвестиционните разходи Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на Румъния се посочва необходимостта от допълнителни разходи за амортизация и цена на капитала за изпълнението на следните проекти: стъпка 1 от фаза 1 на системата за УВД (която е започнала в РП2 и чиято амортизация се отчита от 2020 г.) и стъпка 1 от фаза 2 (която е започнала в РП2 и чиято амортизация се отчита от 2022 г.), инструмента за управление на сложността и оценка на въздушното движение, който се очаква да бъде внедрен през 2024 г., както и договора за услуги за връзка за данни.
- (149) По отношение на разходите във връзка със системата за УВД в мониторинговия си доклад за РП2 органът за преглед на ефективността установи, че предвидените за РП2 капиталови разходи за стъпка 1 от фаза 2 не са били реализирани през целия референтен период и общите действителни инвестиционни разходи са били значително по-ниски от определените в плана за ефективност за РП2. Като цяло органът за преглед на ефективността изчислява, че в РП2 ползвателите на въздушното пространство са предоставили финансиране в размер на 32,5 милиона евро за инвестиции, които не са били осъществени, и не е известно дали тази сума ще им бъде възстановена. Органът за преглед на ефективността заключи, че следователно допълнителните разходи, посочени от Румъния като отклонение за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане* на местно равнище за РПЗ, не са оправдани.
- (150) Следва да се отбележи, че въз основа на оценката на органа за преглед на ефективността Комисията установи, че предложената от Румъния цена на капитала не е определена на равнище, съизмеримо с ефективното равнище на цената на капитала. Това води до цена на капитала през РПЗ, която е с 16 милиона евро по-висока от понесения финансов риск в резултат на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение. Това превишение не може да бъде обосновано като свързано с постигането на целите във връзка с капацитета.
- (151) Като взе предвид наблюденията, изложени в съображения 146—150, както и становището на органа за преглед на ефективността, Комисията заключава, че критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Румъния.
- (152) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана за ефективност Румъния не е представила мерки за реструктуриране, които биха обосנוвали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Румъния.

- (153) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 140—152, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Румъния, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (154) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата на Румъния в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (155) На първо място при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с тенденцията на установените единични разходи при прелитане за РПЗ Комисията установи, че тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +4,3 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Румъния, е по-висока от определената от Румъния тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +2,9 % през РПЗ.
- (156) На второ място Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +4,3 % през РПЗ, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Румъния, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от -3,1 %.
- (157) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Румъния следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели за установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с оглед на понижаването им.

Преглед на схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, допълващ оценката на Комисията на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета

- (158) По отношение на елементите за преглед, определени в точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложена в проектоплана за ефективност на Румъния, включва максимална финансова загуба в размер на 0,50 % от установените разходи и максимално финансово предимство в размер на 0,50 % от установените разходи.
- (159) По отношение на схемата за стимулиране в зоните на летищата въз основа на експертното становище на органа за преглед на ефективността Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложената максимална финансова загуба, която възлиза на 0,50 % от установените разходи, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (160) Поради това Румъния следва да преразгледа включената в нейния проектоплан схема за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета в зоните на летищата така, че максималната финансова загуба, произтичаща от тази схема за стимулиране, да бъде определена на равнище, на което оказва съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както изрично се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, като според Комисията това следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.

КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ШВЕЦИЯ

Оценка на заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“

- (161) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Швеция за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Швеция	2014 г. базова стой- ност	2019 г. базова стой- ност	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Швеция тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +0,2 % годишно през РПЗ изпреварва тенденцията за целия Европейски съюз от +1,0 % за същия период.
- (163) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че определената от Швеция дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +1,0 % годишно през РП2 и РП3 изостава от дългосрочната тенденция за целия Европейски съюз от -1,3 % за същия период.
- (164) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Швеция базова стойност за установените единични разходи от 58,87 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 31,6 % по-висока от средната базова стойност от 44,74 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че през РП3 разликата става още по-голяма, тъй като определените от Швеция установени единични разходи *при прелитане* за 2024 г. надвишават с 41,8 % средните за групата за сравнение.
- (165) Необходимо е да се проучи дали горепосочените отклонения от критериите, описани в точка 1.4, букви б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение.
- (166) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените в проектоплана за ефективност на Швеция установени разходи *при прелитане* за РПЗ и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция, възлиза на приблизително 43 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (167) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка и) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Швеция представя някои мерки за постигане на целите във връзка с капацитета на местно равнище.
- (168) По-конкретно Комисията отбелязва, че основният доставчик на аеронавигационно обслужване *при прелитане* LFV планира да обучи нови ръководители на полети в отговор на предстоящото пенсиониране на ръководители на полети през оставащите години от РПЗ. Швеция докладва за планирано нетно увеличение на броя на ръководителите на полети по време на РПЗ с 14 еквивалента на пълно работно време в районния контролен център в Малмо и 14 еквивалента на пълно работно време в районния контролен център в Стокхолм. Комисията отбелязва обаче, че в проектоплана си за ефективност Швеция не е определила количествено очакваното въздействие върху разходите на тези свързани с персонала мерки.
- (169) Комисията отбелязва, че в допълнение към разходите за персонал Швеция съобщава, че най-значителната нова голяма инвестиция на LVF е „разширяването на услугите за дистанционно управление от контролната кула“ в Стокхолм и четири свързани летища (Кируна, Юмео, Йостершунд и Малмьо). Установените разходи за „разширяване на услугите за дистанционно управление от контролната кула“ възлизат на 11 % от общите установени разходи за инвестиции през РПЗ. Комисията отбелязва, че като цяло инвестициите в дистанционно управление от контролната кула са насочени към осигуряване на обслужване на въздушното движение в района на летищата, поради което принципно следва да бъдат разпределени основно за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата. В проектоплана за ефективност на Швеция обаче 75 % от разходите за „разширяване на услугите за дистанционно управление от контролната кула“ са разпределени за аеронавигационно обслужване *при прелитане*, без да се даде обосновка за географския обхват и естеството на услугите. Комисията също така отбелязва, че по време на консултациите ползвателите на въздушното пространство са изразили съмнения по отношение на икономическата обосновка на тази инвестиция. Комисията счита, че Швеция следва да преразгледа или да представи допълнителни основания по отношение на икономическата обосновка и разпределението на разходите за тази инвестиция, както и да разгледа изразените от ползвателите на въздушното пространство опасения.
- (170) Комисията отбелязва, че другите нови инвестиции, планирани от Швеция, възлизат на 33 % от общите установени разходи за инвестиции през РПЗ. В проектоплана за ефективност на Швеция се отбелязва, че другите нови инвестиции включват подмяна и/или модернизирани на комуникационни системи, радиосъобщителни и навигационни средства, както и на аварийни системи и системи за подпомагане в областта на обслужването на въздушното движение. Комисията отбелязва обаче, че в проектоплана за ефективност на Швеция не се предоставя информация относно това как всяка една от тези други нови инвестиции ще допринесе за постигането на целите във връзка с капацитета на местно равнище.
- (171) Предвид наблюденията, изложени в съображения 167—170, Комисията счита, че Швеция не е представила подходящи доказателства, че посоченото в съображение 166 отклонение може да бъде приписано единствено на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигането на целите във връзка с капацитета на местно равнище. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка и) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не е изпълнен по отношение на Швеция.

- (172) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в проектоплана за ефективност Швеция не е представила мерки за реструктуриране, които биха обосновали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на установените единични разходи или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Швеция.
- (173) Освен това прегледът на ключови фактори и параметри, посочени в точка 2.1, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, на които се основават заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, доведе до следните констатации по отношение на базовата стойност на разходите, цената на капитала и разходите за пенсии за 2019 г.
- (174) Комисията отбелязва, че Швеция предлага да коригира базовата стойност за 2019 г., за да отчете включването на три нови летища в системата за събиране на такси *при прелитане* от 2020 г. нататък. Органът за преглед на ефективността отбелязва, че в по-голямата си част тази корекция се отнася до летището Scandinavian Mountains Airport, където доставчикът на аеронавигационно обслужване SDATS предоставя услуги по обслужване на въздушното движение. В проектоплана за ефективност се отчита, че много шведски летища предоставят услуги *при прелитане*. Швеция посочва, че когато летищата получават разрешение да предоставят услуги *при прелитане* и за подход, това води до подобрена ефективност на разходите, тъй като маневрените площи в зоните на шведските летища са големи и географски отдалечени.
- (175) В проектоплана за ефективност на Швеция се посочва, че включването на трите нови летища в схемата *при прелитане* не води до прехвърляне на отговорности или разходи между доставчиците на аеронавигационно обслужване, които вече участват в схемата. Органът за преглед на ефективността установи, че тази корекция не е ясно обяснена в проектоплана за ефективност на Швеция.
- (176) Въз основа на становището на органа за преглед на ефективността Комисията счита, че Швеция следва да извърши повторна оценка на сумите, предложени да бъдат начислени като възвръщаемост на собствения капитал в рамките на цената на капитала за LFV. Органът за преглед на ефективността оценява, че през РПЗ отчетената цена на капитала е с 1,3 милиона евро над ефективното равнище на цената на капитала. По-конкретно Комисията и органът за преглед на ефективността отбелязват, че предложеният от Швеция диапазон на цената на собствения капитал за LFV от 0,7 % —1,9 % е по-висок от цената на собствения капитал, разрешена от шведското правителство за LFV, възлизаща на 0,0 %. Комисията отбелязва, че предложената цена на капитала на LFV включва възвръщаемост на собствения капитал на няколко шведски летища, които предоставят услуги *при прелитане*. Комисията счита, че Швеция следва да поясни и обоснове включването на тези летища във всички разходни позиции на LFV или да преразгледа съответно подадения проектоплан.
- (177) Въз основа на становището на органа за преглед на ефективността Комисията счита, че Швеция следва да направи повторна оценка на предложените разходи за пенсии. Органът за преглед на ефективността установи, че средният дял на разходите за пенсии на LFV през РПЗ е значително по-висок от средния за целия Европейски съюз. Освен това той установи, че вноските, свързани с държавната пенсионна схема, са включени в разходите за персонал като разходи за обществено осигуряване, а не в разходите за пенсии, които са посочени отделно в отчетните таблици. Органът за преглед на ефективността посочва, че разходите за пенсии са записани и в цената на капитала, тъй като неизплатените вземания, свързани с разходите за пенсии от предишни референтни периоди, са включени в базата на активите. Органът за преглед на ефективността заключава, че липсата на прозрачност в допусканията по отношение на пенсионните схеми с дефинирани доходи може да се превърне в проблем за проверката на освободените разходи за РПЗ. Комисията счита, че Швеция следва да отчита разходите за пенсии прозрачно в отделния ред за пенсионни разходи в отчетните таблици.
- (178) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 161—177, предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Швеция, следва да бъдат оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (179) Комисията има опасения по отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата на Швеция в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (180) На първо място при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с тенденцията на установените единични разходи *при прелитане* за РПЗ Комисията установи, че тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +0,9 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Швеция, е по-висока от определената от Швеция тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +0,2 % през РПЗ.

- (181) На второ място Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +0,9 % през РПЗ, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Швеция, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от -5,8 %.
- (182) На трето място при сравняването на заложените в проектоплана национални цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата с ефективността на сходни летища за РПЗ Комисията отбелязва, че е оценено, че установените единични разходи на летището Arlanda в Стокхолм леко надхвърлят медианните установени единични разходи на съответната група за сравнение.
- (183) Поради това Комисията счита, че предвид горепосочените наблюдения Швеция следва да представи допълнителни основания за целите във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата или да преразгледа заложените в проектоплана цели за установените единични разходи в зоните на летищата за РПЗ с оглед на понижаването им.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- (184) Въз основа на оценката, изложена в съображения 21—183, Комисията установи, че проектопланове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, представени от Белгия, Германия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния, Франция и Швеция, съдържат определени цели за ефективност, които не са съгласувани с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз.
- (185) В съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съответните държави членки трябва да представят на Комисията своите преработени проектопланове за ефективност в срок от три месеца от датата на приемане на настоящото решение, като вземат предвид препоръките, направени от Комисията.
- (186) Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция, които заедно с Швейцария разработиха и представиха проектоплан за ефективност за РПЗ на равнище ФБВП, следва съвместно да представят преработен проектоплан за ефективност за FAVES, в който са взети предвид изложените в настоящото решение препоръки.
- (187) Впоследствие Комисията ще оцени преработените проектопланове за ефективност в тяхната цялост съгласно процедурата, предвидена в член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, и в резултат на тази последваща оценка Комисията може да изрази становище по отношение на заложените в проектопланове цели за ефективност и други елементи на планове за ефективност, по отношение на които в настоящото решение не са повдигнати възражения.
- (188) В съответствие с член 17 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 целите, съдържащи се в най-новата версия на проектоплана за ефективност, се прилагат временно, докато Комисията вземе решение относно съгласуваността на целите за ефективност или преразгледаните цели за ефективност, след което съответната държава членка или съответните държави членки са длъжни да приемат своите окончателни планове за ефективност.
- (189) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ разпоредбата на член 17 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 предоставя обратна сила на целите, съдържащи се в окончателния план за ефективност. В резултат на това всяка разлика в приходите поради прилагането на таксовата единица или таксовите единици, изчислени въз основа на проектоплана за ефективност, вместо таксовата единица или таксовите единици, изчислени въз основа на окончателния план за ефективност, ще бъде уравнена чрез последващи корекции на таксовите единици по време на РПЗ, които са допълнително регламентирани чрез извънредните мерки за РПЗ, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627. Следователно Комисията няма да направи заключение относно съответствието на таксовите единици съгласно член 29, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, преди да бъдат приети съответните окончателни планове за ефективност.
- (190) Комисията отбелязва, че някои държави членки са посочили, че възнамеряват да включат разходни позиции, свързани със засичането на безпилотни летателни апарати на летищата, в своите разходни бази за РПЗ. Въз основа на включените в проектопланове за ефективност елементи не беше възможно да се установи с точност до каква степен държавите членки са включили такива установени разходи в своите разходни бази за РПЗ, а когато такива разходи са включени, до каква степен те са свързани с осигуряването на аеронавигационно обслужване и следователно могат да се считат за допустими по схемата за ефективност и за таксуване. За да съберат подходяща информация, службите на Комисията изпратиха *ad hoc* искане за информация до всички държави членки и допълнително ще проучат отчетените разходи за засичане на безпилотни летателни апарати на летищата в контекста на проверката на съответствието на таксовите единици. Настоящото решение не засяга констатациите и заключенията на Комисията по отношение на разходите за засичане на безпилотни летателни апарати.

(191) В отговор на въоръженото нападение на Русия срещу Украйна, което започна на 24 февруари 2022 г., Европейският съюз прие ограничителни мерки, забраняващи кацането, излитането или прелитането над територията на Европейския съюз на руски въздушни превозвачи, всички въздухоплавателни средства, регистрирани в Русия, както и всички въздухоплавателни средства, които не са регистрирани в Русия, но са собственост, наети или контролирани по друг начин от което и да е руско физическо или юридическо лице, образование или орган. Тези мерки водят до намалено въздушно движение във въздушното пространство над територията на Европейския съюз. Въздействието на равнището на целия Европейски съюз обаче не следва да е сравнимо с намаляването на въздушното движение в резултат на избухването на пандемията от COVID-19 през март 2020 г. Следователно е целесъобразно през РПЗ да се запазят съществуващите мерки и процеси за прилагане на схемата за ефективност и за таксуване. Когато преразглеждат своите цели за ефективност на местно равнище като част от преразглежданите проектопланове за ефективност, държавите членки, които са адресати на настоящото решение, следва да вземат надлежно предвид оперативните и финансовите последици от съответните промени във въздушното движение.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, съдържащи се в проектопланове за ефективност, представени съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004 от Белгия, Германия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния, Франция и Швеция и описани в приложението към настоящото решение, не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период („РПЗ“), определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891.

Член 2

Кипър и Гърция преразглеждат заложените в техните проектопланове цели във връзка с капацитета *при прелитане*, изразени като средното закъснение в минути в *управлението на потоците въздушно движение за полет* по маршрута, с оглед на понижаването им.

Съответните държави членки отстраняват наблюдаваните отклонения на представените в проектоплана цели във връзка с капацитета от съответните референтни стойности, определени в Плана за управление на мрежата от септември 2021 г., по отношение на календарните 2022 г., 2023 г. и 2024 г. от РПЗ с цел да се отговори на очакваното търсене при въздушното движение. В случаите, когато в Плана за управление на мрежата се препоръчват конкретни мерки за подобряване на ефективността във връзка с капацитета, тези мерки се вземат предвид при преразглеждането на целите за ефективност.

Член 3

Белгия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Румъния и Швеция преразглеждат заложените в проектопланове цели във връзка с ефективността на разходите, определени за техните зони за събиране на такси *при прелитане*, изразени като установени единични разходи („УЕР“).

Когато преразглеждат заложените в своите проектопланове цели във връзка с ефективността на разходите, всички съответни държави членки:

- гарантират, че преразглежданите цели във връзка с ефективността на разходите са съгласувани както с валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР, така и с валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР;
- намаляват съответно равнището на установените разходи, най-малко по отношение на календарната 2024 г.;
- използват най-новите прогнози за въздушното движение, изразени в единици обслужване, в съответствие с член 10, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

Чрез дерогация от буква а) в случаите, когато в настоящото решение Комисията е установила, че базовата стойност на съответната зона за събиране на такси *при прелитане* отговаря на критерия, определен в точка 1.4, буква в) от приложение IV Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, съответната държава членка гарантира, че преразглежданите цели във връзка с ефективността на разходите са съгласувани най-малко с валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР или с валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР.

Когато в своя преработен проектоплан за ефективност дадена държава членка посочва отклонение съгласно точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, тя гарантира, че това отклонение е подкрепено с подходяща информация и обосновки.

Член 4

Адресати на настоящото решение са Кралство Белгия, Федерална република Германия, Република Гърция, Френската република, Република Кипър, Република Латвия, Великото херцогство Люксембург, Република Малта, Кралство Нидерландия, Румъния и Кралство Швеция.

Съставено в Брюксел на 13 април 2022 година.

За Комисията
Adina VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Включени в националните планове или планове за функционалните блокове въздушно пространство цели за ефективност, представени съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, за които е установено, че не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период

1. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ФАВЕС

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020—2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ГЪРЦИЯ

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Средно закъснение в управлението на потоците въздушно движение в минути за полет по маршрута

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Гърция цели във връзка с капацитета при прелитане	0,32	0,26	0,20	0,20
Референтни стойности за Гърция	0,10	0,14	0,15	0,15

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Гърция	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020—2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА КИПЪР

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“**Средно закъснение в управлението на потоците въздушно движение в минути за полет по маршрута**

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Кипър цели във връзка с капацитета при прелитане	0,10	0,30	0,40	0,30
Референтни стойности за Кипър	0,10	0,16	0,15	0,15

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“**Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане**

Зона за събиране на такси при прелитане на Кипър	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ЛАТВИЯ

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“**Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане**

Зона за събиране на такси при прелитане на Латвия	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МАЛТА

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“**Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане**

Зона за събиране на такси при прелитане на Малта	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА РУМЪНИЯ

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Румъния	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане , изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. ЦЕЛИ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОЕКТОПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ШВЕЦИЯ

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Швеция	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане , изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR