

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/2255 НА КОМИСИЯТА**от 24 октомври 2022 година****относно започването на подробна проверка на определени цели за ефективност, заложи в преразгледания проектоплан за ефективност за третия референтен период, представен на равнище функционален блок въздушно пространство от Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета***(нотифицирано под номер C(2022) 7438)***(само текстовете на немски, нидерландски и френски 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,като взе предвид 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 ⁽²⁾, и по-специално член 15, параграфи 1 и 3 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

- (1) Съгласно член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията държавите членки трябва да определят на национално равнище или на равнище функционални 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.
- (2) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период („РПЗ“) първоначално бяха определени с 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 през октомври 2019 г., бяха изготвени преди избухването на пандемията от COVID-19 през март 2020 г., в тях не беше отразено значителното намаляване на въздушното движение поради мерките, предприети от държавите членки и от трети държави за ограничаване пандемията.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1.

⁽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).

- (3) 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⁾. 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. Въз основа на това решение през октомври 2021 г. всички държави членки представиха на Комисията проектопланове за ефективност, съдържащи преразгледани цели за ефективност на местно равнище за РПЗ.
- (4) Адресати на Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 на Комисията ⁽⁶⁾ относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, заложи в проектопланове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, бяха Белгия, Германия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния, Франция и Швеция.
- (5) По отношение на проектоплана за ефективност за РПЗ, установен на равнище функционален блок въздушно пространство от Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция („проектоплан за ефективност на FАВЕС“), Комисията установи, че целите във връзка с ефективността на разходите за зоната за събиране на такси при *прелитане* на Белгия и Люксембург не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и издаде препоръки за преразглеждане на тези цели.
- (6) В отговор на агресивната война на Русия срещу Украйна, която започна на 24 февруари 2022 г., Европейският съюз наложи ограничителни мерки, забраняващи кацането и излитането или прелитането над територията на Европейския съюз на руски въздушни превозвачи, на всички въздухоплавателни средства, регистрирани в Русия, както и на 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, образувание или орган. Тези ограничителни мерки и ответните мерки, приети от Русия, доведоха до промени във въздушното движение в европейското въздушно пространство. Някои държави членки бяха сериозно засегнати от значително намаляване на броя на прелитанията през въздушното пространство, за което отговарят. На равнището на целия Европейски съюз обаче наблюдаваното въздействие на тези мерки върху броя на полетите беше ограничено, за разлика от рязкото намаляване на въздушното движение в цяла Европа в резултат на избухването на пандемията от COVID-19.
- (7) На 13 юли 2022 г. Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция представиха преразгледан проектоплан за ефективност на FАВЕС за РПЗ за оценка от страна на Комисията.
- (8) 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 преразгледания проектоплан за ефективност на FАВЕС.
- (9) В съответствие с член 15, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията е оценила съгласуваността на местните цели за ефективност, заложи в преразгледания проектоплан за ефективност на FАВЕС, въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства. По отношение на всяка ключова за ефективността област и свързаните с нея цели за ефективност Комисията допълни оценката си с преглед на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.

⁽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).

⁽⁶⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 на Комисията от 13 април 2022 г. 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 (ОВ L 135, 12.5.2022 г., стр. 4).

- (10) В базовата прогноза за въздушното движение на Службата за статистически данни и прогнозиране (STATFOR) на Евроконтрол, публикувана през юни 2022 г., са взети предвид променените обстоятелства, посочени в съображение (6). Въз основа на тази прогноза Комисията отбелязва, че през РПЗ за Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция не се очакват големи промени в потоците въздушно движение в резултат на войната на Русия в Украйна. Следователно променените обстоятелства не оказват пряко въздействие върху целите за ефективност, заложи в преразгледания проектоплан за ефективност на FAVES, или върху оценката на тези цели по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.

ПРИЧИНИ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ПОДРОБНА ПРОВЕРКА

Цели за ефективност, пораждащи съмнения

- (11) В таблицата по-долу са показани първоначалните цели във връзка с ефективността на разходите за РПЗ за зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург, както са заложи в проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г., и съответните преразгледани цели за ефективност, заложи в преразгледания проектоплан за ефективност на FAVES, представен през юли 2022 г.

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.
<i>Първоначални цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане (заложи в проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г.), изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)</i>	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
Преразгледани цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане (заложи в преразгледания проектоплан за ефективност на FAVES), изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (12) Комисията отбелязва, че при преразглеждането целите за ефективност за календарните 2022 г., 2023 г. и 2024 г. бяха намалени, а базовата стойност за 2014 г. беше повишена. Освен това беше направена незначителна техническа корекция по отношение на базовата стойност за 2019 г., която не е от значение за оценката на целите за ефективност.
- (13) Белгия и Люксембург обосноваха предложената корекция на базовата стойност за 2014 г. основно с въведените през РПЗ промени в методологията за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата. Подобна корекция беше направена и на базовата стойност за 2019 г., като тя вече беше включена в проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г.
- (14) Комисията отбелязва, че преразглеждането на целите във връзка с ефективността на разходите за периода 2022—2024 г. води до общо намаляване на установените единични разходи (УЕР) с 11,6 % през тези три календарни години и с 8,2 % през целия РПЗ. Това намаляване на УЕР е в резултат както на актуализираните предположения за въздушното движение, използвани в преразгледания проектоплан за ефективност, така и на преразглеждането на установените разходи, представени в реално изражение по цени от 2017 г., с оглед понижаването им.
- (15) Промените в прогнозата за въздушното движение за календарните 2022—2024 г. са представени в таблицата по-долу. Комисията отбелязва, че прогнозата за въздушното движение, използвана в преразгледания проектоплан за ефективност, се основава на базовата прогноза за въздушното движение на STATFOR на Евроконтрол от юни 2022 г.

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Първоначална прогноза за въздушното движение (заложена в проектоплана за ефективност, представен през 2021 г.), изразена в хиляди обслужени единици при прелитане	2 066	2 226	2 387
Актуализирана прогноза за въздушното движение (заложена в проектоплана за ефективност), изразена в хиляди обслужени единици при прелитане	2 108	2 445	2 542
Разлика	+ 2,0 %	+ 9,8 %	+ 6,5 %

- (16) Преразгледаните установени разходи за календарните 2022—2024 г. (в реално изражение по цени от 2017 г.) са показани в таблицата по-долу.

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Първоначални установени разходи в реално изражение по цени от 2017 г. (заложени в проектоплана за ефективност, представен през 2021 г.)	234 M EUR	242 M EUR	248 M EUR
Преразгледани установени разходи в реално изражение по цени от 2017 г. (заложени в преразгледания проектоплан за ефективност)	220 M EUR	230 M EUR	228 M EUR
Разлика	- 5,9 %	- 4,7 %	- 7,8 %

- (17) Комисията отбелязва, че при преразглеждането предположенията за инфлацията, въз основа на които се определят установените разходи, бяха значително повишени, както е посочено в таблицата по-долу.

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Първоначален индекс на инфлацията, в скоби прогнозираната годишна промяна в инфлацията (съгласно заложеното в проектоплана за ефективност, представен през 2021 г.)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
Преразгледан индекс на инфлацията, в скоби годишната промяна в инфлацията (съгласно заложеното в преразгледания проектоплан за ефективност)	115,6 (7,8 %)	119,6 (3,4 %)	121,8 (1,9 %)

- (18) Поради актуализирането на прогнозата за инфлацията преразгледаните установени разходи в номинално изражение за календарните 2022—2024 г., показани по-долу, остават до голяма степен непроменени и дори се увеличават с 2,9 % за календарната 2023 г., въпреки че в реално изражение те са по-ниски, както е представено в съображение (16).

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Първоначални установени разходи в номинално изражение (заложени в проектоплана за ефективност, представен през 2021 г.)	250 M EUR	262 M EUR	273 M EUR
Преразгледани установени разходи в номинално изражение (заложени в преразгледания проектоплан за ефективност)	250 M EUR	269 M EUR	272 M EUR
Разлика	+ 0,1 %	+ 2,9 %	- 0,3 %

- (19) Освен това Комисията отбелязва, че при установените разходи за 2024 г. е включено еднократно намаление в размер на приблизително 8,3 милиона евро в номинално изражение.

- (20) Комисията посочва, че в обхвата на зоната за събиране на такси *при прелитане* на Белгия и Люксембург са включени трима доставчици на аеронавигационно обслужване, а именно skeyes, MUAC и ANA Luxembourg. По отношение на разходите за осигуряване на обслужване в зоната за събиране на такси 62 % от установените разходи за 2024 г. са направени от skeyes, а MUAC представлява 35 % от разходната база за същата година. Само 3 % от общите разходи за осигуряване на обслужване в зоната за събиране на такси са направени от ANA Luxembourg, като те се отнасят единствено до осигуряване на обслужване за подход във въздушното пространство около летище Люксембург.

Констатации

- (21) Комисията оцени съгласуваността на преразгледаните цели във връзка с ефективността на разходите, предложени за зоната за събиране на такси *при прелитане* на Белгия и Люксембург, въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (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 тенденцията на УЕР на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +1,9 % през РПЗ изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от +1,0 % за същия период. Комисията посочва, че това представлява подобрене спрямо тенденцията на УЕР от +5,7 %, изчислена въз основа на проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г.
- (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 дългосрочната тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси *при прелитане* от +1,1 % през втория референтен период („РП2“) и РПЗ изостава от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период. Комисията посочва, че това представлява подобрене спрямо дългосрочната тенденция на УЕР от +4,0 %, изчислена въз основа на проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г. Във връзка със съображение (13) това подобрене се дължи отчасти на корекцията на базовата стойност за 2014 г. за зоната за събиране на такси.
- (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 УЕР от 83,26 EUR по стойност на еврото от 2017 г. е с 13,2 % по-висока от средната базова стойност от 73,53 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията посочва, че през РПЗ разликата става още по-голяма, тъй като определените от Белгия и Люксембург УЕР *при прелитане* за 2024 г. надвишават с 29,8 % средните за групата за сравнение.
- (25) Освен това е необходимо да се проучи дали отклоненията, отбелязани в съображения (22)—(24) по-горе, от критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, може да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от посоченото приложение, при условие че наблюдаваните отклонения от валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР и от дългосрочната валидна за целия Европейски съюз тенденция на УЕР се дължат единствено на допълнителни 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.
- (26) Комисията отбелязва, че съгласно оценката на органа за преглед на ефективността разликата между отчетените от Белгия и Люксембург в преразгледания проектоплан за ефективност на FAVES установени разходи *при прелитане* за РПЗ и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР за РПЗ, е приблизително 8,2 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 43,7 милиона евро по стойност на еврото от 2017 г.
- (27) Както и в проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г., Белгия и Люксембург продължават да твърдят, че сложността на въздушното пространство е една от основните причини за отклонението на преразгледания проектоплан за ефективност от валидните за целия Европейски съюз тенденции на УЕР. В преразгледания проектоплан за ефективност на FAVES отново се подчертава, 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*.

- (28) Въпреки това Комисията отбелязва, че в преразгледания проектоплан за ефективност на FABEC Белгия и Люксембург не са доказали, че сложността на предоставянето на аеронавигационно обслужване в зоната за събиране на такси е нараснала в сравнение с РП2 или че през РП3 ще бъдат направени допълнителни разходи поради промяна в сложността на операциите.
- (29) 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 преразгледания проектоплан за ефективност на FABEC Белгия и Люксембург посочват допълнителни установени разходи, направени през РП3 от доставчиците на аеронавигационно обслужване *при прелитане* *skeyes* и MUAC във връзка с мерки за повишаване на капацитета.
- (30) Комисията отбелязва, че седем свързани с капацитета мерки, предвидени в преразгледания проектоплан за ефективност на FABEC за *skeyes* и MUAC, са обосновани като причина за наблюдаваното отклонение от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз. Четири от тези мерки вече бяха подробно описани в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2021 г., като са включени и три допълнителни мерки, специфични за MUAC.
- (31) Що се отнася до *skeyes*, в преразгледания проектоплан за ефективност на FABEC се очертават мерки, насочени към поддържане на подходящи равнища на капацитет на ръководителите на полети, за да се отговори на застаряването на работната сила при ръководителите на полети и последващия голям брой пенсионираня, очаквани през РП3 и през четвъртия референтен период („РП4“).
- (32) По-специално тези мерки включват набирането и обучаването на нови ръководители на полети, за да се заменят тези, които се очаква да се пенсионират, и да се осигури необходимият за прогнозираното въздушното движение капацитет. Освен това се отчита, че *skeyes* прави значителни разходи във връзка с т.нар. „схема DISPO“, с която съгласно законодателството на Белгия (?) се изисква ръководителите на полети да бъдат оттегляни от длъжност пет години преди датата на пенсиониране. През тези пет години те отговарят на условията за предпенсионно обезщетение и получават плащания в размер между 75 % и 85 % от последната им заплата. Съгласно предоставената в проектоплана за ефективност информация понастоящем ръководителите на полети биват включвани в схемата DISPO на 56-годишна възраст, а от 2025 г. тази възрастова граница ще бъде вдигната на 57 години. Комисията посочва, че Белгия не е представила мерки за смекчаване с цел ограничаване на значителното нарастващо финансово въздействие на схемата DISPO върху разходната база през РП3.
- (33) Комисията също отбелязва, че общите разходи, представени в преразгледания проектоплан за ефективност по отношение на мерките, посочени в съображения (31) и (32), са били оценени повторно за календарните 2022—2024 г., което е довело до увеличение от 22,4 % за 2022 г., 49,0 % за 2023 г. и от 36,8 % за 2024 г.
- (34) Освен това в проектоплана за ефективност се посочват допълнителни разходи, които ще бъдат направени от *skeyes* във връзка със замяната на системата им за управление на въздушното движение („УВД“) с единна, интегрирана и хармонизирана система за управление на въздушното пространство в сътрудничество с MUAC и въоръжените сили на Белгия с цел да се подкрепи интегрирането на граждански и военни услуги за УВД и да се повишат капацитетът и оперативната ефективност. Комисията отбелязва, че прогнозата за свързаните с тази мярка разходи е по-ниска от посочената в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2021 г. — с -9,5 % за 2023 г. и с -11,9 % за 2024 г.
- (35) Що се отнася до MUAC, Белгия и Люксембург докладват, както и в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2021 г., че колективният трудов договор, сключен през 2019 г., представлява мярка за постигане на целите във връзка с капацитета, тъй като по същество с него се цели да се увеличи броят на наличните ръководители на полети, за да се отговори на търсенето на въздушно 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. Комисията отбелязва, че разходите, представени в преразгледания проектоплан за ефективност на FABEC по отношение на тази мярка, са преразгледани за календарните 2022—2024 г., което води до увеличение от 7,4 % за 2022 г., от 9,0 % за 2023 г. и от 9,2 % за 2024 г.
- (36) Поради величината на промените в разходите, посочени в съображения (33), (34) и (35), Комисията счита, че Белгия и Люксембург следва допълнително да обяснят и уточнят предположенията, въз основа на които са изчислени тези разходи.

(?) Кралски указ от 23 април 2017 г.

- (37) В преразглеждания проектоплан за ефективност на FABES отново се подчертава, че за постигане на целите във връзка с капацитета от страна на MUAC са необходими подобрен процес на следоперативен анализ и свързаните с него инструменти, както и „средства за корпоративно разузнаване“, даващи възможност за по-нататъшно оптимизиране на планирането на ежедневните операции. Белгия и Люксембург посочват, че с този набор от мерки, под наименованието „проект RAVI“, се предвижда да се осигури „неголям допълнителен капацитет“ и да се постигне известно намаляване на забавянето в управлението на потоците въздушно движение, като се избегнат ненужни оперативни ограничения за ползвателите на въздушното пространство (което се нарича „свърхрегулиране“). Прогнозните разходи за този проект остават непроменени спрямо проектоплана за изпълнение на FABES, представен през 2021 г. Комисията счита, че приносът на инициативата RAVI за постигането на свързаните с капацитета цели на местно равнище следва да бъде допълнително обоснован, за да се оцени дали е възможно свързаните допълнителни разходи да бъдат установени като необходими и пропорционални с оглед отклонението от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз.
- (38) Освен това преразглежданият проектоплан за ефективност включва три допълнителни мерки от страна на MUAC, които според Белгия и Люксембург генерират допълнителни разходи, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета. Тези мерки включват първоначално обучение на ръководители на полети, наемане на нови ръководители на полети за операциите на MUAC в Брюксел и нова система за планиране на работната сила.
- (39) Като се има предвид оценката, направена от органа за преглед на ефективността, допълнителните общи разходи, отчетени от Белгия и Люксембург по отношение на мерките за увеличаване на капацитета, посочени в съображения (30)—(38), са значително по-ниски от отклонението от дългосрочната валидна за целия Европейски съюз тенденция на УЕР, наблюдавана в съображения (23) и (26). Следователно, дори ако се приеме, че всички тези мерки са необходими и пропорционални с оглед постигането на свързаните с капацитета цели на местно равнище, е ясно, че отклонението от дългосрочната тенденция на УЕР надхвърля в парично изражение допълнителните разходи, свързани с тези мерки. Това означава, че отклонението не се дължи единствено на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигането на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“.
- (40) 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.
- (41) 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 преразглеждания проектоплан за ефективност Белгия и Люксембург не са представили мерки за реструктуриране, които биха обосנוвали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Белгия и Люксембург.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- (42) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (11)—(41), Комисията счита, че на този етап от оценката на преразглеждания проектоплан за ефективност на FABES остават съмнения относно съгласуваността на целите във връзка с ефективността на разходите, предложени за зоната за събиране на такси *при прелитане* на Белгия и Люксембург.
- (43) Съответно Комисията отбелязва, че препоръките, посочени в член 3 от Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 по отношение на тези цели за ефективност, не са отразени по подходящ начин в преразглеждания проектоплан за ефективност на FABES.
- (44) По-специално Комисията посочва, че преразглежданите цели за ефективност на разходите, предложени за зоната за събиране на такси на Белгия и Люксембург, не са съгласувани нито с валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР за РПЗ, нито с дългосрочната валидна за целия Европейски съюз тенденция на УЕР. Комисията също отбелязва, че установените разходи за зоната за събиране на такси не са били намалени в достатъчна степен с оглед осигуряване на съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.
- (45) Освен това въз основа на елементите и обосновките, предоставени в преразглеждания проектоплан за ефективност на FABES, Комисията е установила, че значителното отклонение от дългосрочната валидна за целия Европейски съюз тенденция на УЕР не може да се отдаде единствено на допълнителни разходи, направени с оглед постигането на целите за ефективност във връзка с капацитета на местно равнище.
- (46) Комисията също отбелязва, че в преразглеждания проектоплан за ефективност на FABES не са заложили основни структурни мерки, които биха смекчили планираното увеличение на разходите през РПЗ и биха допринесли за подобрена ефективност на разходите в средносрочен и дългосрочен план.

- (47) Поради това Комисията реши да започне подробната проверка, определена в член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, по отношение на целите във връзка с ефективността на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Следните цели във връзка с ефективността на разходите, предложени за зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург, заложи в преразгледания проектоплан за ефективност за РПЗ, установен на равнище функционален блок въздушно пространство от Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция, пораждат съмнения по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност:

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.
Преразгледани заложи 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.)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

Член 2

1. С настоящото започва процедурата по подробна проверка, определена в член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, по отношение на целите за ефективност във връзка с ефективността на разходите, посочени в член 1.

2. В подкрепа на по-нататъшната оценка на целите за ефективност, посочени в член 1, Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция предоставят, при поискване от Комисията, съответните допълнителни данни и информация по отношение на елементите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 3

Адресати на настоящото решение са Кралство Белгия, Федерална република Германия, Френската република, Великото херцогство Люксембург и Кралство Нидерландия.

Съставено в Брюксел на 24 октомври 2022 година.

За Комисията
Adina-Ioana VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

НЕИЗЧЕРПАТЕЛЕН СПИСЪК НА ЕЛЕМЕНТИТЕ, ПОДЛЕЖАЩИ НА ДОПЪЛНИТЕЛЕН АНАЛИЗ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ ВЪВ ВРЪЗКА С ЕФЕКТИВНОСТТА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ЗОНАТА ЗА СЪБИРАНЕ НА ТАКСИ ПРИ ПРЕЛИТАНЕ НА БЕЛГИЯ И ЛЮКСЕМБУРГ

- (1) Мерки, на които се позовават Белгия и Люксембург, за да обосноват наблюдаваните отклонения от валидните за целия Европейски съюз тенденции във връзка с ефективността на разходите въз основа на допълнителни разходи с оглед постигането на целите във връзка с капацитета;
 - (2) Сложност на предоставянето на аеронавигационно обслужване в зоната за събиране на такси и нейното развитие във времето;
 - (3) Подробни предположения и параметри, залегнали в основата на установените разходи на *skeyes* и MUAC, за всяка година от РПЗ и разбити по разходна категория и вид обслужване;
 - (4) Обслужени единици, отчетени и прогнозираны в зоната за събиране на такси, разбити по доставчици на аеронавигационно обслужване;
 - (5) Разпределение на разходите и обслужените единици на MUAC между операциите в Брюксел и другите операции в рамките на зоната, за която отговаря MUAC;
 - (6) Планиране на капацитета на *skeyes* и MUAC, включително по отношение на планирания брой ръководители на полети, обученията на ръководителите на полети и планираните инвестиции в дълготрайни активи;
 - (7) Разпределение на разходите между аеронавигационното обслужване *при прелитане* и аеронавигационното обслужване в зоната на летището, както и между обслужването в обхвата на плана за ефективност и другите видове обслужване;
 - (8) Схема за препензионно обезщетение DISPO за ръководители на полети в Белгия;
 - (9) Споразумения за предоставяне на трансгранично обслужване със съседни държави и тяхното оперативно и финансово въздействие;
 - (10) Разходи, начислени на ползвателите на въздушното пространство в РП2 по отношение на отложени или забавени инвестиции в дълготрайни активи.
-