РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/780 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, заложени в проектоплана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, представен от Швейцария 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, както и за определяне на препоръки за преразглеждане на тези цели

(нотифицирано под номер C(2022) 2313)

(само текстовете на италиански, немски и френски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт („споразумението“) ([1]),

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) ([2]), 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 ([3]) държавите членки трябва да определят на национално равнище или на равнището на функционалните блокове въздушно пространство (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 Съюз цели, приети от Комисията за съответния референтен период. Комисията е натоварена да извършва оценка на това дали предложените цели за ефективност, включени в проектоплановете 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) Избухването на пандемията от COVID-19 имаше сериозно въздействие върху сектора на въздушния транспорт от първото тримесечие на календарната 2020 г. насам и значително намали обема на въздушното движение в сравнение с равнищата отпреди пандемията поради мерките, предприети от държавите членки и от трети държави за ограничаване на пандемията.

(3) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период (РП3) първоначално бяха определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията ([4]). Тъй като тези валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност и проектоплановете за ефективност за РП3, представени впоследствие от държавите членки и Швейцария, бяха изготвени преди избухването на пандемията от COVID-19, в тях не бяха отразени произтичащите от нея значително променени обстоятелства за въздушния транспорт.

([1]) ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73.
([2]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.
([3]) 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).
([4]) 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) В отговор на въздействието на пандемията от COVID-19 върху осигуряването на аеронавигационно обслужване в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията ([5]) бяха предвидени извънредни мерки за РП3, които представляват дерогация от разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. 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 ([6]) за определяне на валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3 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 РП3, които бяха представени за оценка на Комисията до 1 октомври 2021 г. Швейцария представи на Комисията своя проектоплан за ефективност на равнище ФБВП, в този случай на равнището на функционалния блок въздушно пространство „Централна Европа“ (FABEC). След проверката на пълнотата на проектоплана за ефективност на FABEC Комисията поиска от FABEC да представи до 17 ноември 2021 г. актуализирана версия на този план. Включената в настоящото решение оценка на Комисията се основава на актуализирания проектоплан за ефективност на FABEC, представени от Швейцария и държавите членки, участващи във FABEC.

(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 проектоплановете за ефективност за РП3.

(7) Настоящото решение обхваща единствено заложените в проектоплана за ефективност на FABEC цели за ефективност и свързаните с тях елементи, които се прилагат пряко за доставчика на аеронавигационно обслужване, определен да предоставя обслужване във въздушното пространство на Швейцария.

Подход към оценката

(8) 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 проектоплановете за ефективност по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.

(9) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията извърши оценка на съгласуваността на представените от Швейцария цели, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, 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 стигна до заключението, че местните цели за ефективност във връзка с безопасността, предложени от Швейцария и държавите членки, които са част от FABEC, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, не пораждат опасения по отношение на своята съгласуваност със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност и поради това в настоящото решение не са посочени свързани с тях констатации.

(10) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от Швейцария цели, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, 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, заложени в проектоплана за ефективност на FABEC, бяха сравнени със съответните референтни стойности на ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа. Оценката 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.

([5]) 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).

([6]) 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).

(11) По отношение на календарната 2020 г. валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РП3 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 и Швейцария да преразглеждат в проектоплановете 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 стигна до заключението, че местните цели за ефективност във връзка с околната среда, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, предложени от Швейцария и държавите членки, участващи във FABEC, не пораждат опасения по отношение на своята съгласуваност със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност и поради това в настоящото решение не са посочени свързани с тях констатации.

(12) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от Швейцария цели, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (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, заложени в проектоплана за ефективност на FABEC, 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.

(13) По отношение на календарната 2020 г. валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РП3 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. Поради това не беше целесъобразно държавите членки и Швейцария да преразглеждат в проектоплановете за ефективност, представени до 1 октомври 2021 г., своите цели 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. Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че местните цели за ефективност във връзка с капацитета, предложени от Швейцария и държавите членки, които са част от FABEC, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, не пораждат опасения по отношение на своята съгласуваност със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност и поради това в настоящото решение не са посочени свързани с тях констатации.

(14) Освен това, във връзка с оценката на заложените в проектоплановете цели във връзка с капацитета, 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 е допълнила своята оценка с преглед на заложените в проектоплановете цели на Швейцария, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, 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. Тъй като беше установено, че тези заложени в проектоплана цели не пораждат опасения по отношение на Швейцария, не е необходимо в настоящото решение да се излагат свързани с тях констатации.

(15) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Швейцария цели, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, относно установените единични разходи (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 по-конкретно от тенденцията на установените единични разходи през РП3, дългосрочната тенденция на установените единични разходи през втория референтен период (РП2) и РП3 (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. В случаите, когато целите за ефективност на разходите при прелитане не отговаряха на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията проучи допълнително дали отклонението може да се счита за необходимо и пропорционално въз основа на точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(16) Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че предложените местни цели за ефективност на разходите при прелитане за зоните за събиране на такси на Швейцария, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, не пораждат опасения по отношение на своята съгласуваност със съответните валидни за целия Съюз цели за ефективност и поради това в настоящото решение не са посочени свързани с тях констатации.

(17) 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. Тъй като в случая на Швейцария беше установено, че някои ключови фактори и параметри, залегнали в основата на тези цели, са повод за опасения, в настоящото решение са изложени съответните констатации.

(18) Освен това, във връзка с оценката на заложените в проектоплановете 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 проектоплановете цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване на Швейцария, както са определени в проектоплана за ефективност на FABEC, в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Тъй като беше установено, че тези заложени в проектоплановете цели пораждат опасения, в настоящото решение са представени съответните констатации.

(19) В съответствие с точка 2, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, във връзка с оценката на заложените в проектоплановете цели във връзка с капацитета Комисията допълни своя преглед с оценка на заложените в проектоплановете схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията проучи дали заложените в проектоплановете 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 заложени в проектоплановете схеми за стимулиране пораждат съмнения по отношение на Швейцария, в настоящото решение са представени съответните констатации.

Специални съображения по отношение на развитието на въздушното движение

(20) 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. Степента на несигурност по отношение на развитието на въздушното движение обаче остава особено висока поради рисковете, свързани с промяната на епидемичната обстановка във връзка с COVID-19. Комисията отбелязва, че се очаква неравномерно възстановяване на въздушното движение в различните държави членки.

(21) В съответствие с това прогнозираният ръст на въздушното движение за РП3 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 РП3 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.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

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

(22) По отношение на прегледа 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 на FABEC цели за ефективност на Швейцария в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, оценката на Комисията доведе до следните констатации във връзка с установените разходи и тяхното разпределение.

(23) По отношение на установените разходи Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Швейцария докладва, че доставчикът на аеронавигационно обслужване при прелитане (Skyguide) е приложил промени по отношение на правилата за капитализация на Skyguide, които водят до повишаване на неговите разходи за персонал и оперативни разходи, като същевременно понижават разходите за амортизация през РП3. В становището си, представено на Комисията, органът за преглед на ефективността изразява мнение, че тази промяна би могла потенциално да доведе до нарушения в прилагането на механизма за поделяне на риска по отношение на Швейцария. Поради това обосновката и последиците от прилагания метод следва да бъдат допълнително обяснени и обосновани в преработения проектоплан за ефективност на FABEC по отношение на тяхната съгласуваност със значимите правни разпоредби, включително член 28, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(24) По отношение на разпределението на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата Швейцария въвежда промяна в прилаганата методика по отношение на третирането на непреките разходи по OPEX. Комисията обаче отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Швейцария не е описала или обосновала тази промяна в разпределението на непреките разходи по OPEX между обслужването при прелитане и обслужването в зоната на летището. Поради това Комисията счита, че това следва да бъде допълнително обяснено и обосновано в преработения проектоплан за ефективност.

(25) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (21) — (41) от Решение за изпълнение C(2022) 2283 ([7]), предложените в проектоплана за ефективност на FABEC цели по отношение на зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург бяха оценени като несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“. Поради това Швейцария, която заедно с Белгия, Франция, Германия, Люксембург и Нидерландия разработи и представи проектоплан за ефективност за РП3 на равнище ФБВП, следва да представи съвместно със същите държави преработен проектоплан за ефективност за FABEC, в който са взети предвид препоръките, изложени в настоящото решение и в Решение за изпълнение C(2022) 2283.

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

(26) Комисията има опасения във връзка с представените от Швейцария в проектоплана цели за ефективност, определени в проектоплана за ефективност на FABEC, относно тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата в съответствие с точка 2, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(27) На първо място, при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РП3 с тенденцията на установените единични разходи при прелитане Комисията установи, че тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +2,7 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Швейцария, е по-висока от тенденцията на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане в Швейцария от -0,5 % за РП3.

(28) На второ място, Комисията счита, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата от +2,7 % през РП3, определени за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Швейцария, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на установените единични разходи в зоните на летищата от -3,4 %. Тази разлика изглежда се дължи на значително увеличение на установените разходи в зоните на летищата по време на РП3, особено по отношение на другите оперативни разходи и разходите за амортизация.

(29) На трето място, при сравняването на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите в зоните на летищата с ефективността на сходни летища за РП3 Комисията отбелязва, че е оценено, че установените единични разходи на летищата в Женева и Цюрих надхвърлят в много голяма степен медианните установени единични разходи на съответната група за сравнение за РП2 и РП3.

(30) Поради това Комисията счита, че предвид посочените в съображения (26) — (29) наблюдения Швейцария 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 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

(31) 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, като и двете са на стойност 0,5 % от установените разходи. Комисията отбелязва също така, че схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложена от Швейцария в проектоплана на FABEC, включва максимално финансово предимство, равно на максималната финансова загуба, като и двете са на стойност 0,5 % от установените разходи.

(32) Въз основа на експертното становище на органа за преглед на ефективността Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложените максимални финансови загуби, произтичащи от схемите за стимулиране и възлизащи 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.

([7]) Решение за изпълнение на Комисията относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, заложени в проектоплановете 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.

(33) Поради това по отношение на проектоплана за ефективност, представен за FABEC, Швейцария следва да преразгледа включените в нейния проектоплан схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета при прелитане и капацитета 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(34) Във връзка с Решение за изпълнение C(2022) 2283 Комисията установи, че проектоплanът за ефективност, представен от Швейцария като част от FABEC, съдържа определени цели за ефективност по отношение на Белгия и Люксембург, които не са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

(35) Поради това в съответствие с член 14, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Швейцария и държавите членки, участващи във FABEC, трябва да представят на Комисията своя преработен проектоплан за ефективност в срок от три месеца от датата на приемане на настоящото решение, като вземат предвид препоръките, направени от Комисията.

(36) Впоследствие Комисията ще оцени цялостно преработения проектоплан за ефективност съгласно процедурата, предвидена в член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, и в резултат на тази последваща оценка може да изрази становище по отношение на заложените в проектоплана цели за ефективност и други елементи на плановете за ефективност, по отношение на които в настоящото решение не са повдигнати възражения.

(37) 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 приеме решение относно съгласуваността на целите за ефективност или преразгледаните цели за ефективност, след което Швейцария и държавите, членки на FABEC, са длъжни да приемат своите окончателни планове за ефективност.

(38) 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, трябва да бъде уравнена чрез последващи корекции на таксовите единици по време на РП3, които са допълнително регламентирани чрез извънредните мерки за РП3, 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.

(39) 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 РП3. Въз основа на включените в проектоплановете 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 РП3, 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.

(40) В отговор на военната агресия на Русия срещу Украйна, започнала 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, образувание 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 РП3 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, съдържащи се в проектоплана за ефективност на FABEC, Швейцария и държавите членки, участващи във FABEC, следва да вземат надлежно предвид оперативните и финансовите последици от съответните промени във въздушното движение.

(41) Комисията се проведе консултация с Швейцария относно препоръките, изложени в настоящото решение, в съответствие с член 19, параграф 2 от Споразумението,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на FABEC, представен от Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия, Франция и Швейцария съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, посочени в приложението към Решение за изпълнение C(2022) 2283, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност, отнасящи се за третия референтен период и определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Конфедерация Швейцария.

Съставено в Брюксел на 13 април 2022 година.

За Комисията
Adina VĂLEAN
Член на Комисията