РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/775 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Унгария съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, отнасящи се за третия референтен период

(нотифицирано под номер C(2022) 2298)

(само текстът на унгарски език е автентичен)

(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), първа 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 ([2]), и по-специално член 14, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

(1) По силата на 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 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, съставени от държавите членки, са съгласувани с целите, валидни за целия Съюз, като използва 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 година 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 ([3]). Тъй като тези валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност и проектоплановете за ефективност за РП3, 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.

([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]) 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 предоставянето на аеронавигационно обслужване в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията ([4]) 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 ([5]), с което се определят валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3.

(5) Комисията отбелязва, че базовата прогноза на Службата за статистически данни и прогнозиране на Евроконтрол (STATFOR) от октомври 2021 г. предвижда въздушното движение на равнището на Съюза да достигне равнищата си отпреди пандемията през 2023 г. и да надхвърли тези равнища през 2024 г. 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 също така отбелязва, че се очаква възстановяването на въздушното движение да бъде неравномерно в отделните държави членки.

(6) Всички държави членки са разработили и приели проектопланове за ефективност, съдържащи преразгледани местни цели за ефективност за РП3, които бяха представени на Комисията за оценка до 1 октомври 2021 г. След проверката на пълнотата на тези проектопланове за ефективност Комисията поиска от държавите членки да представят до 17 ноември 2021 г. актуализирани проектопланове за ефективност. Оценката на Комисията, съдържаща се в настоящото решение, се основава на актуализирания проектоплан за ефективност, представен от Унгария.

(7) Органът за преглед на ефективността, който подпомага 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.

(8) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията е оценила съгласуваността на местните цели за ефективност, предложени от Унгария, 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 е допълнила оценката с преглед на проектоплановете за ефективност по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

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

(9) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията е извършила оценка на съгласуваността на представените от Унгария 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.

(10) Заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, предложени от Унгария по отношение на ефективността на управлението на безопасността, представени в разбивка според целите за управление на безопасността и изразени като равнище на изпълнение, са следните:

([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).

Унгария	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Hungarocontrol	Политика и цели за безопасност	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	**C**

(11) По отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с безопасността, предложени от Унгария за доставчика на аеронавигационно обслужване (Hungarocontrol), Комисията установи, че по отношение на целта за „управление на риска за безопасността“ равнището на валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност се планира да бъде постигнато през 2023 г., докато по отношение на останалите „цели за управление на безопасността“ местните цели за ефективност отговарят на равнището на валидните за целия Съюз цели за ефективност за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г.

(12) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност, представен от Унгария, се определя широк набор от мерки по отношение на Hungarocontrol за постигането на местните цели за безопасност, които обхващат развитието на технологиите, въпроси, свързани с човешкия фактор, наблюдението на съответствието и ефективността, киберсигурността и сигурността на данните, „културата на справедливост“ и „културата на безопасност“. Проектопланът за ефективност съдържа 70 действия, включително във връзка с прилагането на нова система за УВД, инструмент за сложност на сектора за планиране на разпределението на работното натоварване, нова схема за секторизация, радиопеленгаторна система за по-добра ситуационна осведоменост на ръководителите на полети (ATCO) и система за управление на риска от умора.

(13) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (11) и (12), и като се има предвид, че валидните за целия Съюз цели за ефективност по отношение на безопасността, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, трябва да бъдат постигнати до последната година от РП3, а именно 2024 г., включените в проектоплана за ефективност на Унгария цели следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“.

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

(14) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от Унгария 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. Съответно предложените цели, съдържащи се в проектоплана за ефективност на Унгария, бяха сравнени със съответните референтни стойности за ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа (ERNIP), който е бил на разположение към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и се допълва от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с околната среда по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(15) По отношение на календарната 2020 година валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РП3 в ключовата за ефективността област „околна среда“, която първоначално беше определена с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, не беше преразгледана с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, като се има предвид, че срокът за прилагане на тази цел е изтекъл, поради което нейното изпълнение е станало окончателно и няма възможност за корекция с обратно действие. Съответно от държавите членки не беше поискано в проектопланове за ефективност, представени до 1 октомври 2021 г., да преразгледат своите местни цели за ефективност за календарната 2020 година в ключовата за ефективността област „околна среда“. Поради това съгласуваността на местните цели за ефективност във връзка с околната среда със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се оценява по отношение на календарните 2021, 2022, 2023 и 2024 години.

(16) Заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, предложени от Унгария, и съответните национални референтни стойности за РП3 от ERNIP, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, са следните:

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в **проектоплана цели на Унгария във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Референтни стойности за Унгария	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

(17) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с околната среда, предложени от Унгария, са равни на съответните национални референтни стойности за календарните години от 2021 г. до 2024 г.

(18) По отношение на точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Унгария е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с околната среда, които включват преходен план за навигация на основата на летателните характеристики (PBN) и участие в по-нататъшното изпълнение на проекта за югоизточно свободно трасово въздушно пространство (SEE FRA).

(19) Освен това Комисията отбелязва, че Унгария вече е въвела свободно трасово въздушно пространство (FRA) от полетно ниво 095 до полетно ниво 660.

(20) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (17) — (19), включените в проектоплана за ефективност на Унгария цели следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“.

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

(21) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от Унгария цели 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. Съответно предложените цели, съдържащи се в проектоплана за ефективност на Унгария, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, който е наличен към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и се допълва от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с капацитета по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(22) По отношение на календарната 2020 година валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РП3 в ключовата за ефективността област „капацитет“, която първоначално беше определена с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, не беше преразгледана с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, като се има предвид, че срокът за прилагане на тази цел е изтекъл, поради което нейното изпълнение е станало окончателно и няма възможност за корекция с обратно действие. Съответно от държавите членки не беше поискано в проектопланове за ефективност, представени до 1 октомври 2021 г., да преразгледат своите местни цели за ефективност за календарната 2020 година в ключовата за ефективността област „капацитет“. Поради това съгласуваността на местните цели за ефективност във връзка с капацитета със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се оценява по отношение на календарните 2021, 2022, 2023 и 2024 години.

(23) Заложените в проектоплана за ефективност цели във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Унгария за РП3, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, както и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата, са следните:

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Унгария цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Референтни стойности за Унгария	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Унгария, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от РП3.

(25) По отношение на точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Унгария е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват реорганизация на районния контролен център в Будапеща, нова програма за обучение на ръководители на полети, модернизиране на системата за управление на въздушното движение (УВД), както и увеличаване на планирания брой (в ЕПРВ) на ръководителите на полети до края на РП3.

(26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (24) и (25), включените в проектоплана за ефективност на Унгария цели следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия 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

(27) По отношение на летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съгласно посоченото член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент, Комисията е допълнила своята оценка на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета при прелитане с преглед на заложените в проектоплана 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. Беше установено, че тези заложени в проектоплана цели не пораждат никакви опасения по отношение на Унгария.

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

(28) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Унгария цели 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 от тенденцията на УЕР през РП3, дългосрочната тенденция на УЕР през РП2 и РП3 (2015—2024 г.) и базовата стойност за УЕР 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.

(29) Оценката на целите за ефективност на разходите при прелитане е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства. Тя беше допълнена от преглед на ключовите фактори и параметри, залегнали в основата на тези цели, както е посочено в точка 2.1, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(30) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Унгария за РП3, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Унгария	**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.)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

(31) 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 Унгария тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +2,8 % през РП3 изостава от валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.

(32) 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 Унгария дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -0,9 % през РП2 и РП3 изостава от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.

(33) 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 Унгария базова стойност за УЕР от 31,72 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 21 % по-ниска от средната базова стойност от 40,13 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Унгария установени единични разходи при прелитане продължават да бъдат под средните за групата за сравнение през целия РП3. Разликата обаче е намалена до -16 % по отношение на 2024 г.

(34) Освен това Комисията проучи дали посочените в съображения, (31) и (32) отклонения могат да се считат за необходими и пропорционални съгласно точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, при условие че отклонението от валидната за целия Съюз тенденция на УЕР или валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на УЕР се дължи изключително на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, или с мерките за преструктуриране по смисъла на член 2, параграф 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(35) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Унгария твърди в проектоплана си за ефективност, че отклоненията на разходите от валидната за целия Съюз тенденция на УЕР и от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на УЕР се дължат изключително на мерките, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, и съответно следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Съюз цели.

(36) Комисията отбелязва, че Унгария определя в своя проектоплан за ефективност широк набор от мерки, предприети от доставчика на аеронавигационно обслужване (Hungarocontrol) с цел постигане на целите за местен капацитет, за които възникват допълнителни разходи. Тези мерки са подробно описани и количествено определени в проектоплана за ефективност.

(37) Унгария обяснява, че при условията преди пандемията от COVID през 2019 г. е станало ясно, че броят на оперативните ръководители на полети, ангажирани в операции, не е достатъчен, за да се отговори на обема и сложността на въздушното движение. Поради това, с оглед на обслужването на очакваните в бъдеще равнища на въздушното движение, Hungarocontrol е създал програма за обучение с цел увеличаване на броя на ръководителите на полети през РП3. Съответните свързани разходи включват разходите за възнагражденията на новите участници в началната фаза на обучението и на лицензираните обучавани ръководители на полети, както и другите оперативни разходи, направени за обучението на тези нови служители.

(38) Увеличаването на капацитета, необходимо за задоволяване на бъдещото нарастване на въздушното движение, ще бъде допълнително подкрепено с инвестиции в най-съвременно оборудване. Комисията отбелязва, че за тази цел са планирани редица модернизации на компонентите на системата за УВД, включително въвеждането на функция за радиопеленговане и на инструмент за сложност, подобряване на функциите за управление на въздушното пространство и въвеждане на подобрени техники за управление на потоците и капацитета. Очаква се, че своевременното осъществяване на тези инвестиции през РП3 ще позволи значително увеличаване на капацитета.

(39) Въз основа на подробния анализ от органа за преглед на ефективността Комисията счита, че съответните мерки, посочени от Унгария в проектоплана за ефективност, действително са необходими за постигане на местните цели във връзка с капацитета. Освен това, като се има предвид оценката, направена от органа за преглед на ефективността, може да се заключи, че допълнителните разходи за тези мерки са по-големи от отклоненията от тенденцията на УЕР в целия Съюз и от дългосрочната тенденция на УЕР в целия Съюз, посочени в съображения (31) и (32).

(40) В светлината на изложеното в съображения (35) — (39), Комисията счита, че критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i), е изпълнен по отношение на Унгария.

(41) От изложените по-горе наблюдения следва, че не е необходимо да се проверява допълнително дали критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), е бил изпълнен по отношение на Унгария.

(42) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (31) — (41), предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Унгария, следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия 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

(43) По отношение на летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съгласно посоченото член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент, Комисията е допълнила своята оценка на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане с преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите 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. Беше установено, че тези заложени в проектоплана цели пораждат опасения по отношение на Унгария.

(44) На първо място, при сравняването на тенденцията на установените единични разходи в зоните на летищата за РП3 с тенденцията на УЕР при прелитане за РП3 Комисията е установила, че тенденцията на УЕР в зоните на летищата от +11,0 %, определена за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Унгария, е по-висока от определената от Унгария тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +2,8 % през РП3.

(45) На второ място, Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на УЕР в зоните на летищата от +11,0 % през РП3, определени за зоната на Унгария за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на УЕР в зоните на летищата от -4,7 %.

(46) На трето място, Комисията отбелязва, че при сравнение на УЕР в зоните на летищата с ефективността на сходни летища за РП3 изчислената стойност на УЕР за летище Будапеща е значително по-висока от медианната стойност на УЕР на съответните летища.

(47) Поради това Комисията счита, че във връзка с приемането на своя окончателен план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Унгария следва допълнително да обоснове целите във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за РП3 с оглед на забележките, посочени в съображения (44) — (46), или да преразгледа тези цели 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

(48) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, във връзка с оценката на заложените в проектоплановете цели за капацитет Комисията е допълнила своята оценка с преглед на заложените в проектоплановете схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията е проучила 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. Беше установено, че проектосхемите за стимулиране, съдържащи се в проектоплана за ефективност на Унгария, пораждат опасения.

(49) 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 Унгария, включват максимална финансова загуба в размер на 0,5 % от установените разходи и максимално финансово предимство в размер на 0,5 % от установените разходи.

(50) По отношение на тези схеми за стимулиране, въз основа на експертните съвети на органа за преглед на ефективността, Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложените максимални финансови загуби, 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.

(51) Поради това във връзка с приемането на окончателния си план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Унгария следва да преразгледа своите схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета при прелитане и капацитета в зоните на летищата, така че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, 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, което според Комисията следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(52) Въз основа на оценката, изложена в съображения (10) — (51), Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплановете за ефективност, представени от Унгария, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

(53) Комисията отбелязва, че някои държави членки са заявили намерението си да включат разходни елементи, свързани със засичане на дронове в зоните на летищата, в своите ценови бази за РП3. Въз основа на елементите, съдържащи се в проектоплановете за ефективност, не беше възможно да се установи точно до каква степен държавите членки са включвали такива установени разходи в своите ценови бази за РП3 и, когато такива разходи са били включени, до каква степен те са били извършени във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване и следователно могат да се считат за допустими по схемата за ефективност и за таксуване. Службите на Комисията изпратиха *ad hoc* искане за информация до всички държави членки, с цел да съберат съответната информация, и ще проучат допълнително докладваните разходи, свързани със засичане на дронове в зоните на летищата, в контекста на проверката на съответствието на таксовите единици. Настоящото решение не засяга констатациите и заключенията на Комисията по въпроса за разходите, свързани със засичане на дронове.

(54) В отговор на военната агресия на Русия срещу Украйна, започнала на 24 февруари 2022 г., Съюзът прие ограничителни мерки, с които се забранява на руските въздушни превозвачи, на регистрираните в Русия въздухоплавателни средства и на всички въздухоплавателни средства, които не са регистрирани в Русия, но са притежавани или наети, или контролирани по друг начин от руски физически или юридически лица, образувания или органи, да кацат, излитат или прелитат над територията на Съюза. Тези мерки водят до намаляване на въздушното движение във въздушното пространство над територията на Съюза. Въздействието на равнището на Съюза обаче не би трябвало да е сравнимо с намаляването на въздушното движение в резултат на избухването на пандемията от COVID-19 през март 2020 г. Поради това е целесъобразно да се запазят съществуващите мерки и процеси за прилагането на схемата за ефективност и за таксуване през РП3,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Унгария съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, и посочени в приложението към настоящото решение, 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 Унгария.

Съставено в Брюксел на 13 април 2022 година.

За Комисията
Adina VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Унгария съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, за които е установено, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „БЕЗОПАСНОСТ“

Ефективност на управлението на безопасността

Унгария	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Hungarocontrol	Политика и цели за безопасност	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	**C**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория

	2021 г.	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Заложени в **проектоплана цели на Унгария във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Референтни стойности за Унгария	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Средно закъснение, изразено в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута

	2021 г.	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Заложени в проектоплана на Унгария цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Референтни стойности за Унгария	0,06	0,11	0,11	0,11

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Унгария	**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.)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR