

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/903 НА КОМИСИЯТА**от 29 май 2019 година****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.****(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 а) от него,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 549/2004 изисква Комисията да приеме за всеки референтен период валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключови за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност. Правила за прилагане във връзка с тези цели бяха изложени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ⁽²⁾. По-специално, в член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/317 се изисква, заедно с приемането на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност, Комисията да приеме следните стойности: „базова стойност за установените разходи“, валидна за целия Европейски съюз, „базова стойност за установените единични разходи“, валидна за целия Европейски съюз, алармени прагове, над които държавите членки могат да поискат преразглеждане на целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, както и групите за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда. Определянето на установени разходи се основава на член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾.
- (2) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период („РП3“), който обхваща календарните години 2020—2024 включително, валидните за целия Европейски съюз базови стойности, алармените прагове и групите за сравнение следва да бъдат определени преди 1 юни 2019 г., за да се осигури време за изготвянето на плановете за ефективност, които следва да бъдат представени за оценка на Комисията до 1 октомври 2019 г.
- (3) На 16 декември 2016 г. Комисията определи орган за преглед на ефективността на инициативата „Единно европейско небе“ в съответствие с член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004 и Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2296 на Комисията ⁽⁴⁾, който да оказва подкрепа в прилагането на схемата за отчитане на ефективността.
- (4) За да се улесни приемането на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност, за целите на РП3 органът за преглед на ефективността проведе от името на Комисията консултация със заинтересованите страни между 20 юни 2018 г. и 16 януари 2019 г. Тя обхваща всички заинтересовани страни, изброени в член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, включително ползватели на въздушното пространство, доставчици на аеронавигационно обслужване и професионални представителни органи, по въпроси като примерни диапазони на целите за ефективност и подхода и методиката за определяне на цели за ефективност, както и на други стойности.
- (5) Органът за преглед на ефективността представи на Комисията своя окончателен доклад на 22 февруари 2019 г. В този доклад са взети предвид промените, които бяха въведени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, съответните коментари от заинтересованите страни и последните статистически и прогнозни данни за РП3, предоставени на разположение от Службата за статистически данни и прогнозиране („STATFOR“) на Евроконтрол. В доклада на органа за преглед на ефективността са описани направените допускания и логиката, използвана за определяне на предложените цели, както и на базовите стойности, алармените прагове и групите за сравнение.

⁽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⁾ Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

⁽⁴⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2296 на Комисията от 16 декември 2016 г. за създаване на независима група от експерти, назначена като орган за преглед на ефективността на Единното европейско небе (ОВ L 344, 17.12.2016 г., стр. 92).

- (6) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, описани в настоящото решение, вземат под внимание входящите данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („EASA“) и националните надзорни органи. Комисията също така организира през януари и февруари 2019 г. срещи и обмени с държавите членки, националните надзорни органи, управителния орган на мрежата и органа за преглед на ефективността, за да сподели най-новата информация, свързана с определянето на целите за ефективност. В рамките на тези дискусии държавите членки бяха поканени да актуализират първоначалните данни за разходите и прогнозната информация за въздушното движение. Целите за ефективност, описани в настоящото решение, са съобразени с тази информация.
- (7) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и базови стойности се основават на данни, покриващи географския обхват на държавите членки, Норвегия и Швейцария, и използват прогнозите за въздушното движение при прелитане, изразено като движения по правилата за полети по прибори (ППП) и в единици обслужване въз основа на базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол от 18 февруари 2019 г. Тези прогнози за въздушното движение при прелитане съответстват на 10 534 000 движения по правилата за полети по прибори (ППП) и 139 141 000 единици обслужване за 2019 г., 10 824 000 движения по ППП и 143 878 000 единици обслужване за 2020 г., 10 996 000 движения по ППП и 146 980 000 единици обслужване за 2021 г., 11 191 000 движения по ППП и 150 398 000 единици обслужване за 2022 г., 11 355 000 движения по ППП и 153 368 000 единици обслужване за 2023 г. и 11 523 000 движения по ППП и 156 359 000 единици обслужване за 2024 г.
- (8) При определянето на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се вземат под внимание съображения, свързани с икономиката, безопасността, околната среда и оперативните изисквания. Необходим е баланс, за да се гарантира, че недостатъците или комбинацията от недостатъци няма да вземат превес над очакваните ползи. Поради това валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РПЗ следва да вземат под внимание взаимните зависимости или компромиси между ключовите за ефективността области. Всъщност целите за ефективност в ключовите за ефективността области „разходна ефективност“ и „капацитет“ следва да вземат под внимание отношението между разходите за предоставяне на допълнителен капацитет и подобренията, които могат да бъдат постигнати с тези разходи. Целите за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“ следва да вземат под внимание факта, че оперативните мерки за управление на въздушното движение (УВД), целящи свеждане до минимум на разхода на гориво и следователно намаляване на емисиите, не винаги могат да бъдат приложени на практика. Това се дължи на оперативните ограничения, свързани по-специално с безопасната сепарация на въздухоплавателните средства и наличния капацитет за УВД. И накрая, целите за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“ следва да вземат под внимание факта, че предоставянето на аеронавигационно обслужване по безопасен начин е първостепенна цел и че безопасността следва да залегне в пълна степен в планирането на дейността на доставчиците на аеронавигационно обслужване.
- (9) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, определени в настоящото решение, отразяват амбициите за ефективност на мрежата като цяло. В съответствие с членове 14 и 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията взема предвид местните обстоятелства, когато оценява съгласуваността на националните цели за ефективност или целите за ефективност, определени на равнище функционални блокове въздушно пространство („ФБВП“), съдържащи се в проектопланове за ефективност, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, съдържащи се в настоящото решение.
- (10) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, разработени в сътрудничество с EASA, следва да се измерват като минималното равнище на ефективност на управлението на безопасността, което трябва да бъде постигнато от доставчиците на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване на въздушното движение. Тези цели за ефективност следва да вземат под внимание също така действителната и целевата ефективност през втория референтен период и да надхвърлят изпълнението на минималните изисквания към елементите на системата за управление на безопасността. Освен това Комисията възложи на EASA задачата да актуализира материалите относно средствата за спазване на изискванията и съответните указания с цел да се наблюдава и гарантира правилното прилагане на показателите за безопасност, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 1 и раздел 2, точка 1. В резултат на това рамката, използвана за измерване на равнищата на ефективност на управлението за безопасност, е по-строга, отколкото през втория референтен период, като това е отразено във възприетия подход за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“ за РПЗ. Тези цели следва също така да вземат под внимание последствията за управлението на безопасността от промените в УВД, насърчени с изпълнението на проектите по SESAR, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004, чрез фокусиране върху управленските цели в областите „управление на рисковете за безопасността“ и „осигуряване на безопасност“.
- (11) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, измерени като средната хоризонтална полетна ефективност по маршрута за действителната траектория, следва да вземат под внимание равнището на ефективност, постигнато през втория референтен период, приложените мерки за оптимизиране на операциите по УВД и съответните входящи данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата и националните надзорни органи.

- (12) Въздействието на въздухоплаването върху околната среда се увеличава, но с по-малки темпове от очакваното, като се има предвид нарастването на броя на полетите през втория референтен период. Допълнителните емисии на CO₂ „от врата до врата“, дължащи се на неефективността на мрежата за УВД, изчислени чрез сравняване на маршрута по действителните траектории и маршрута по траекториите в периоди на слабо движение за всички европейски полети, се запържаха на устойчиво равнище от около 6 % през последните шест години въпреки нарастването на броя на полетите, благодарение на оптимизирането на операциите по УВД, свързани с проектирането, планирането и управлението на потока на въздушното движение и капацитета на европейската мрежа за УВД. Неефективността на хоризонтален полет по маршрута като цяло намалява и се очаква целта за ефективност, заложена за втория референтен период, да бъде постигната.
- (13) Подобренията в ключовата за ефективността област „околна среда“ се дължат главно на въвеждането на свободно трасово въздушно пространство („FRA“), което позволява по-кратки маршрути и по-ефективно използване на европейското въздушно пространство. Очаква се FRA да бъде въведено в по-голямата част от европейското въздушно пространство до края на 2019 г. и изцяло до 2022 г. В комбинация с постепенното въвеждане на трансгранични дейности в свободно трасово въздушно пространство, това може да доведе до по-пряко маршрутизиране и да намали броя на прелетените морски мили и емисиите, причинени от въздушното движение, като по този начин се подкрепи устойчивото намаляване на въглеродния интензитет на въздухоплаването. Следователно постепенното въвеждане обуславя подобряването на хоризонталната полетна ефективност по маршрута до 2022 г. След 2022 г. хоризонталната полетна ефективност по маршрута следва да се запази стабилна. С оглед на предвидените понастоящем мерки и като се има предвид, че въздухоплавателните средства трябва да избягват все по-често срещаните неблагоприятни метеорологични условия и опасни зони, както и че операциите по УВД трябва да гарантират минимална сепарация между въздухоплавателните средства, не се очаква по-нататъшно подобряване на хоризонталната полетна ефективност по маршрута през 2023 г. и 2024 г.
- (14) Валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, измерена като средното закъснение в управлението на потока на въздушното движение (УПВД) по маршрута за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, следва да взема под внимание равнището на ефективност, постигнато през втория референтен период, и съответните входящи данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата и националните надзорни органи.
- (15) Както е документирано от управителния орган на мрежата, въздушното движение в Европа е нараснало значително през втория референтен период и в момента е достигнало рекордна регистрирана стойност. Движенията по ППП са нараснали с 13 % през първите четири години на втория референтен период и средното закъснение в УПВД по маршрута се е увеличило от 0,73 минути на полет през 2015 г. на 1,73 минути на полет през 2018 г., което представлява увеличение на закъснението от 137 %. В някои области на Съюза, по-специално в ограничен брой районни контролни центрове в централната част на Европа и в съседни райони в Централна Европа, капацитетът за УВД не е бил достатъчен, за да поеме това нарастване на движението. Пет районни контролни центъра са отговорни за повече от половината от общото закъснение в УПВД по маршрута, дължащо се на капацитета и числеността на персонала за управление на въздушното движение (УВД) в Европа, а някои от тези центрове не са спазили плановите относно капацитета, договорени в Плана за мрежови операции („ПМО“). В следствие на това валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за втория референтен период от 0,5 минути закъснение в УПВД на полет не е изпълнена. Очаква се недостигът на капацитет да се влоши през следващите години.
- (16) Като се имат предвид прогнозите за въздушното движение за РПЗ, според управителния орган на мрежата и органа за преглед на ефективността се очаква повечето от доставчиците на аеронавигационно обслужване да бъдат в състояние да изпълнят приложимите към тях изисквания за капацитет за РПЗ. Въпреки това, според информацията, предадена от националните надзорни органи, се очаква качеството на услугите, предлагано от доставчиците на аеронавигационно обслужване в ПМО, да остане проблематично за някои районни контролни центрове поради недостатъчната числеността на персонала, особено през първите три години на РПЗ. В резултат на това постигането на оптималното за цялата система средно закъснение в УПВД на полет от 0,5 минути може да се очаква едва в края на РПЗ. С цел преодоляване на недостига на капацитет и постигане на целите, определени в настоящото решение, управителният орган на мрежата и органът за преглед на ефективността препоръчват на доставчиците на аеронавигационно обслужване да предприемат конкретни действия на равнището на засегнатите районни контролни центрове.
- (17) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „разходна ефективност“ за всяка година от референтния период следва да бъдат изразени като процент, отразяващ годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи („УЕР“) за аеронавигационно обслужване по маршрута. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „разходна ефективност“ следва да вземат предвид равнището на ефективност, постигнато през първия и втория референтен период, както и съответните входящи данни, предоставени от органа за преглед на ефективността и националните надзорни органи.

- (18) На равнището на Съюза от началото на първия референтен период през 2012 г. действителните разходи по маршрута, изразени в евро по стойности от 2017 г., остават непроменени въпреки значителното увеличение на движението. Действителните разходи през първите три години от втория референтен период са под съответните установени разходи. В резултат на това съвкупният излишък на доставчиците на аеронавигационно обслужване на равнището на ЕС е бил по-висок от планираното. Това, заедно с анализа, извършен от органа за преглед на ефективността, дава индикация, че повечето доставчици на аеронавигационно обслужване могат да постигнат по-нататъшни подобрения на разходната ефективност през РПЗ, като същевременно с това посрещнат нуждите от капацитет. В същото време въздушното движение и закъсненията в УПВД по маршрута са се увеличили значително през последните години, което може да показва, че през втория референтен период в мрежата не са били инвестирани достатъчно ресурси. Целите за ефективност на разходите за РПЗ следва да са насочени към подобрения на разходната ефективност, като същевременно се гарантира, че тези подобрения не са в ущърб на осигуряването на достатъчен капацитет.
- (19) Ползвателите на въздушното пространство изразиха безпокойство относно отменени или забавени инвестиционни проекти за осигуряване на необходимия капацитет. Разходите, произтичащи от такива проекти, често са били частично или изцяло включени в определените разходи за предходните референтни периоди и следователно са включени в таксите. В случаите, когато доставчиците на аеронавигационно обслужване са генерирали част от излишъка си от неизпълнението или забавеното изпълнение на необходимите инвестиции, тези излишъци биха могли да послужат за финансиране на необходимите инвестиции през РПЗ, ако не са били изплатени като дивиденди на акционерите или внесени в държавния бюджет. Освен това, при определяне на лихвените проценти за целите на изчисляването на капиталовите разходи, доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да вземат предвид ограниченията на рисковете за доставчиците на аеронавигационно обслужване в рамките на механизмите за поделене на риска, свързан с въздушното движение и с разходите, и благоприятните като цяло условия на финансиране.
- (20) Очакваното подобрение на разходната ефективност за РПЗ следва да се изчислява, като се започне от валидната за целия Европейски съюз базова стойност за установените единични разходи, която се получава, като базовата стойност за установените разходи се раздели на прогнозираното въздушно движение, изразено в единици обслужване за 2019 г. Валидната за целия Европейски съюз базова стойност за установените разходи се изчислява чрез линеен регресионен анализ, като се използват действителните разходи за 2015 г., 2016 г. и 2017 г., и се коригира, за да се вземат предвид последните налични разчети на разходите, колебанията във въздушното движение и връзката им с разходите.
- (21) Установените разходи на равнището на Съюза за РПЗ следва да се повишат съвсем малко над базовата стойност за установените разходи през третия референтен период. Това е оправдано с цел подобряване на качеството на услугите, по-специално чрез преодоляване на недостига на капацитет в европейското въздушно пространство. За период от време, обхващащ както РПЗ, така и втория референтен период, годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута следва да възлиза на $-2,7$ % годишно.
- (22) В допълнение към валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, следва да бъдат определени алармени прагове, над които държавите членки могат да поискат преразглеждане на целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност. В Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 са предвидени три различни вида прагове въз основа на следните параметри: отклоненията на реалното въздушно движение от прогнозираното въздушно движение за дадена календарна година, изразено като процент от движенията по ППП; отклоненията на реалното въздушно движение от прогнозираното въздушно движение за дадена календарна година, изразено като процент от единиците обслужване; и изменението на референтните стойности в резултат на сезонните актуализации на ПМО. Измененията в основните фактори за тези алармени прагове могат да окажат значително въздействие върху предоставянето на аеронавигационно обслужване, от страна както на действителните приходи, така и на очакванията по отношение на предоставянето на капацитет.
- (23) При определянето на алармените прагове следва да бъдат взети предвид диапазоните на прогнозираното въздушно движение от гледна точка на единиците обслужване по маршрута и движенията по ППП, от ниските до високите темпове на нарастване, въз основа на данните, предоставени от STATFOR на Евроконтрол. Дългият период на прогнозиране до края на 2024 г. води до известна степен на несигурност, свързана по-специално с икономическия растеж, намерението на Обединеното кралство да напусне Съюза, геополитическите рискове, които могат да доведат до затваряне на въздушното пространство, и променливостта на потоците въздушно движение, която се наблюдава по време на втория референтен период, както и развитието на икономическите връзки с развиващите се пазари. Тези рискове се вземат предвид при изготвянето на прогнозите, като се основават на наличната информация до февруари 2019 г. Икономическите перспективи обаче остават несигурни и тежестта на риска варира в голяма степен.
- (24) В допълнение към валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, следва да се определят групи за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда за целите на оценката на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“. При определянето на тези групи следва да бъдат взети предвид сложността на въздушното пространство, равнищата на изменчивост на въздушното движение, издръжката на живота, както и единичните разходи за наемане на работа на ръководители на полети за всеки доставчик на аеронавигационно обслужване.

- (25) Стойностите на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и онези за алармените прагове, определени в момента на приемане на настоящото решение за изпълнение, не трябва да се изменят, дори ако на по-късна дата правото на Съюза престане да се прилага за Обединеното кралство, без да е влязло в сила споразумение за оттегляне. Всъщност това възможно събитие няма да повлияе значително на определянето на тези стойности. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“ се определят от фактори, които не зависят от броя на държавите членки. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“ зависят от траекториите, но това дали тези траектории преминават през въздушното пространство само на държави членки, или също и на трети държави, е без значение. За валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовите за ефективността области „капацитет“ и „разходна ефективност“ изчисленията показват, че въздействието от оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза би било пренебрежимо и следователно и при двата сценария няма да са необходими промени в тези цели. Въпреки това базовата стойност за установените разходи, базовата стойност за установените единични разходи и групите за сравнение следва да зависят от това дали на датата на влизане в сила на настоящото решение за изпълнение за Обединеното кралство се прилага правото на Съюза или споразумение за оттегляне, или не се прилага нито един от тези два сценария.
- (26) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Приложно поле

Настоящото решение се прилага към третия референтен период, посочен в член 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

Член 2

Валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“

За валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, както са посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 1.1, които трябва да бъдат постигнати до края на 2024 г. от доставчиците на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване, са определени следните равнища на ефективност на управлението на безопасността:

- най-малко равнище В за целите на управлението на безопасността „култура на безопасност“, „политика и цели за безопасност“, „осигуряване на безопасност“ и „насърчаване на безопасността“;
- най-малко равнище Г за целта на управлението на безопасността „управление на риска за безопасността“.

Член 3

Валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“

Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, както са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 2.1, се изразяват като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория и се измерват като средното допълнително прелетяно разстояние в сравнение с ортодромическото разстояние и не трябва да надхвърлят следните проценти: 2,53 % през 2020 г., 2,47 % през 2021 г., 2,40 % през 2022 г., 2,40 % през 2023 г. и 2,40 % през 2024 г.

Член 4

Валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“

Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 3.1 представляват средното закъснение в УПВД по маршрута, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, с максимален размер от 0,9 минути на полет през 2020 г., 0,9 минути на полет през 2021 г., 0,7 минути на полет през 2022 г., 0,5 минути на полет през 2023 г. и 0,5 минути на полет през 2024 г.

Член 5

Валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „разходна ефективност“

1. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „разходна ефективност“, както са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 4.1, представляват годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане в размер на $-1,9\%$ за 2020 г., $-1,9\%$ за 2021 г., $-1,9\%$ за 2022 г., $-1,9\%$ за 2023 г. и $-1,9\%$ за 2024 г. Годишното изменение се изчислява, като се започва от базовата стойност за установените единични разходи, определена в параграф 3.
2. Размерът на базовата стойност за установените разходи се определя като:
 - а) 6 245 065 000 EUR по стойност на еврото от 2017 г., в случай че правото на Съюза престане да се прилага за Обединеното кралство на дата, предшестваща датата на влизане в сила на настоящото решение за изпълнение, и до тази дата не е влязло в сила споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство;
 - б) 7 047 092 000 EUR по стойност на еврото от 2017 г. във всички останали случаи.
3. Размерът на базовата стойност за установените единични разходи се определя като:
 - а) 49,29 EUR по стойност на еврото от 2017 г., в случай че правото на Съюза престане да се прилага за Обединеното кралство на дата, предшестваща датата на влизане в сила на настоящото решение за изпълнение, и до тази дата не е влязло в сила споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство.
 - б) 50,65 EUR по стойност на еврото от 2017 г. във всички останали случаи.

Член 6

Алармени прагове

1. Държавите членки могат да поискат преразглеждане на една или повече от целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, в съответствие с член 18, параграф 1, буква а), подточка i) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, когато:
 - а) за дадена календарна година действителното въздушно движение, документирано от Евроконтрол, се отклонява от прогнозните стойности за въздушното движение, определени в плана за ефективност, приет в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, с най-малко 10% от движенията по ППП;
 - б) за дадена календарна година действителното въздушно движение, документирано от Евроконтрол, се отклонява от прогнозните стойности за въздушното движение, определени в плана за ефективност, приет в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, с най-малко 10% от единиците обслужване.
2. Държавите членки могат да поискат преразглеждане на една или повече цели за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, в съответствие с член 18, параграф 1, буква а), подточка i) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, когато изменението на референтните стойности в резултат на сезонните актуализации на ПМО в съответствие с член 9, параграф 4, буква а) и член 9, параграф 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ⁽⁵⁾ в сравнение с референтните стойности от последната версия на ПМО, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, представлява най-малко:
 - а) 0,05 минути закъснение в УПВД по маршрута, ако референтната стойност от последната версия на ПМО, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, е по-малко от 0,2 минути закъснение в УПВД по маршрута; или
 - б) 0,04 минути закъснение в УПВД по маршрута, увеличено с 5% от референтната стойност от последната версия на ПМО, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, ако референтната стойност е по-голяма от или равна на 0,2 минути закъснение в УПВД по маршрута.

⁽⁵⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (ОВ L 28, 31.1.2019 г., стр. 1).

Член 7

Групи за сравнение

Групите за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда за целите на оценката на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ се определят, както следва:

- а) в случай че правото на Съюза престане да се прилага за Обединеното кралство на дата, предшестваща датата на влизане в сила на настоящото решение за изпълнение, и до тази дата не е влязло в сила споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство:
- i) Група А: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Германия, Франция, Испания и Италия;
 - ii) Група Б: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Норвегия, Швеция, Дания, Финландия и Ирландия;
 - iii) Група В: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Чехия, Хърватия, Словения, Унгария, Словакия, България, Полша, Румъния и Португалия;
 - iv) Група Г: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Кипър, Малта, Естония, Латвия, Литва и Гърция;
 - v) Група Д: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Австрия, Швейцария, Белгия — Люксембург и Нидерландия.
- б) във всички останали случаи:
- i) Група А: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Германия, Обединеното кралство, Франция, Испания и Италия;
 - ii) Група Б: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Норвегия, Швеция, Дания, Финландия и Ирландия;
 - iii) Група В: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Чехия, Хърватия, Словения, Унгария, Словакия, България, Полша, Румъния и Португалия;
 - iv) Група Г: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Кипър, Малта, Естония, Латвия, Литва и Гърция;
 - v) Група Д: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Австрия, Швейцария, Белгия — Люксембург и Нидерландия.

Член 8

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден от публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 29 май 2019 година.

За Колисиата
Председател
Jean-Claude JUNCKER
