

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/767 НА КОМИСИЯТА****от 13 април 2022 година****относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Португалия 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) 2288)

**(само текстът на португалски 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) <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</sup>, 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 проектопланове 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 <sup>(3)</sup>. Тъй като тези валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност и проектопланове 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.

<sup>(1)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.<sup>(2)</sup> 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).<sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup> бяха предвидени извънредни мерки за РПЗ, 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 <sup>(5)</sup>, с което се определят валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ.
- (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 РПЗ, 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 Португалия.
- (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 проектопланове за ефективност за РПЗ.
- (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 Португалия, 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 проектопланове 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 Португалия 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 Португалия по отношение на ефективността на управлението на безопасността, представени в разбивка според целите за управление на безопасността и изразени като равнища на изпълнение, са следните:

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

Португалия	Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на ЕААБ				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	Цел за управлението на безопасността	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
NAV Portugal	Политика и цели за безопасност	C	C	C	C
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	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 Португалия за доставчика на аеронавигационно обслужване (NAV Portugal), 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 2024 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 Португалия, се определят мерки по отношение на NAV Portugal за постигане на местните цели за безопасност, като например модернизиране на съществуващите инструменти, подобряване на процеса на наблюдение на показателите за безопасност и на докладването относно културата на безопасност, както и преразглеждане на структурата на обучение в областта на системата за управление на безопасността.
- (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 РПЗ, а именно 2024 г., включените в проектоплана за ефективност на Португалия 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 Португалия 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 Португалия, 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 РПЗ, 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 РПЗ 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 проектоплановите 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 Португалия, и съответните национални референтни стойности за РПЗ от ERNIP, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, са следните:

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
<b>Заложени в проектоплана цели на Португалия във връзка с околната среда при прелитане</b> , изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	<b>1,80 %</b>	<b>1,80 %</b>	<b>1,80 %</b>	<b>1,80 %</b>
Референтни стойности за Португалия	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с околната среда, предложени от Португалия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година 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 Португалия е представила няколко мерки за постигане на местните цели във връзка с околната среда, които включват оптимизиране и разширяване на летищната маневрена площ (ТМА) на летище Мадейра, прилагане на преходен план за навигация на основата на летателните характеристики (PBN), нови стандартни процедури за отлитане (SID) и стандартни процедури за долитане (STAR) по прибори в Cascais, система от тип „point merge“ за летищната маневрена площ в Лисабон, както и редица мерки за разширяване на трансграничното сътрудничество с Франция, Испания и Мароко.
- (19) Освен това Комисията отбелязва, че Португалия вече е въвела свободно трасово въздушно пространство (FRA) от полетно ниво 245 в региона за полетна информация (FIR) Лисабон и планира да разшири FRA, като включи и региона за полетна информация Santa Maria в края на 2024 г.
- (20) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (17) — (19), включените в проектоплана за ефективност на Португалия 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 Португалия 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 Португалия, 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 РПЗ, 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 РПЗ 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 проектоплановите 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 Португалия за РПЗ, 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.
<b>Заложени в проектоплана на Португалия цели във връзка с капацитета при прелитане</b> , в минути закъснение в УПВД за полет	<b>0,09</b>	<b>0,13</b>	<b>0,13</b>	<b>0,13</b>
Референтни стойности за Португалия	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Португалия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г.
- (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 Португалия е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват прехода към нова система за управление на въздушното движение (УВД) и нова оперативната зала (OPS), промени във въздушното пространство, включително трансгранични инициативи за FRA, подобрени процедури за управление на потоците въздушно движение и капацитета (ATFCM), както и изпълнението на план за набиране на персонал за значително увеличаване на броя (в ЕПРВ) на ръководителите на полети (+ 25 % до 2024 г. спрямо нивата от 2019 г.).
- (26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (24) и (25), включените в проектоплана за ефективност на Португалия 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 заложените в проектоплана цели поражда опасения по отношение на Португалия.
- (28) Сравнявайки на равнище летища заложените в проектоплана национални цели за средно закъснение в УПВД при долитане с ефективността на сходни летища през втория референтен период (РП2), Комисията установи, че за летищата Лисабон и Порто се очаква закъсненията в УПВД да са по-големи от прогнозираните за подобни летища.
- (29) 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 Португалия следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата с оглед на забележките, посочени по-горе, или да преразгледа заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване с оглед на понижаването им.

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

- (30) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Португалия 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 или икономическа среда.
- (31) 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.
- (32) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Португалия за РП3, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Португалия	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 —2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
<b>Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане</b> , изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	<b>36,13</b> EUR	<b>34,88</b> EUR	<b>65,82</b> EUR	<b>40,78</b> EUR	<b>40,37</b> EUR	<b>37,87</b> EUR

- (33) 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 Португалия тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +2,1 % годишно през РПЗ изостава от валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.
- (34) 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 Португалия дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +0,5 % годишно през РП2 и РП3 изостава от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.
- (35) Въпреки това, когато се сравняват тенденциите на УЕР на местно равнище и на равнището на Съюза, посочени в съображения (33) и (34), следва да се вземе предвид, че прогнозираният от службата STATFOR на Евроконтрол ръст на въздушното движение при прелитане за Португалия през РПЗ се очаква да бъде значително по-нисък от средния ръст на въздушното движение на равнището на Съюза. Това затруднява постигането от Португалия на посочената тенденция на УЕР за целия Съюз.
- (36) 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 Португалия базова стойност за УЕР от 34,88 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 12,2 % по-ниска от средната базова стойност от 39,73 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че установените единични разходи на Португалия при прелитане за 2024 г. ще продължат да са с 9,8 % по-ниски от средните за групата за сравнение.
- (37) Освен това Комисията проучи дали посочените в съображения (33) и (34) 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 посочените отклонения от валидната за целия Съюз тенденция на УЕР или валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на УЕР се дължат 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 реструктуриране по смисъла на член 2, параграф 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (38) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в своя проектоплан за ефективност Португалия е представила мерки и инвестиции, които да се приемат от доставчика на аеронавигационно обслужване (NAV Portugal) с цел постигане на местните цели във връзка с капацитета.
- (39) По-специално Португалия планира да въведе в експлоатация нова система за УВД, тъй като използваната понастоящем система е достигнала края на своя жизнен цикъл и трябва да бъде заменена. Това действие е важно за осигуряването на адекватен капацитет в бъдеще, тъй като съществуващата система за УВД беше причината за значителна част от закъсненията в УПВД при NAV Portugal по време на РП2, в условията преди COVID. Новата система за УВД ще намали работното натоварване на ръководителите на полети за единица въздухоплавателно средство и ще позволи въвеждането на нови функции, като по този начин ще доведе до оперативни ползи.
- (40) Освен това Португалия планира значително да увеличи броя на оперативните ръководители на полети (в ЕПРВ) през РПЗ. Това развитие е от съществено значение за отварянето до края на РПЗ на по-голям брой сектори във въздушното пространство по маршрута на Португалия, което ще увеличи предоставяния капацитет.

- (41) Въз основа на подробния анализ от органа за преглед на ефективността Комисията счита, че съответните мерки, посочени от Португалия 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 (33) и (34).
- (42) Поради това, в светлината на изложеното в съображения (38) — (41), Комисията счита, че критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i), е изпълнен по отношение на Португалия.
- (43) 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 Португалия.
- (44) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (33) — (43), включените в проектоплана за ефективност на Португалия цели 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 авионавигационно обслужване в зоните на летищата**

- (45) 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 авионавигационно 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 заложен в проектоплана цели не поражда опасения по отношение на Португалия.

**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**

- (46) 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 проектоплановите цели за капацитет Комисията е допълнила своята оценка с преглед на заложените в проектоплановите схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията е проучила дали заложените в проектоплановите схеми за стимулиране отговарят на съществените изисквания, установени в член 11, параграфи 1 и 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че проектосхемите за стимулиране, съдържащи се в проектоплана за ефективност на Португалия, поражда опасения.
- (47) 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 Португалия, включват максимална финансова загуба в размер на 0,5 % от установените разходи и максимално финансово предимство в размер на 0,5 % от установените разходи.
- (48) 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 предложената максимална финансова загуба, която възлиза на 0,5 % от установените разходи, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (49) 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 Португалия 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**

- (50) Въз основа на оценката, изложена в съображения (9) — (49), Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Португалия, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

- (51) Комисията отбелязва, че някои държави членки са заявили намерението си да включат разходни елементи, свързани със засичане на дроне в зоните на летищата, в своите ценови бази за РПЗ. Въз основа на елементите, съдържащи се в проектопланове за ефективност, не беше възможно да се установи точно до каква степен държавите членки са включвали такива установени разходи в своите ценови бази за РПЗ 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 дроне 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 дроне.
- (52) 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 РПЗ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Португалия 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 Португалската република.

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 Португалия 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

Португалия	Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на ЕААБ				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	Цел за управлението на безопасността	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
NAV Portugal	Политика и цели за безопасност	C	C	C	C
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	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 Португалия във връзка с околната среда при прелитане, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Референтни стойности за Португалия	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

## 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 Португалия цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	0,09	0,13	0,13	0,13
Референтни стойности за Португалия	0,09	0,13	0,13	0,13

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

<b>Зона за събиране на такси при прелитане на Португалия</b>	<b>Базова стойност за 2014 г.</b>	<b>Базова стойност за 2019 г.</b>	<b>2020 —2021 г.</b>	<b>2022 г.</b>	<b>2023 г.</b>	<b>2024 г.</b>
<b>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.)</b>	<b>36,13 EUR</b>	<b>34,88 EUR</b>	<b>65,82 EUR</b>	<b>40,78 EUR</b>	<b>40,37 EUR</b>	<b>37,87 EUR</b>