РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/891 НА КОМИСИЯТА

от 2 юни 2021 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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 има предвид, че:

(1) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([2]) се определят подробните правила и процедури за прилагането на схемата за ефективност и за таксуване и се предвижда третият референтен период (РП3) на схемата за ефективност и за таксуване да обхваща календарните години от 2020 до 2024 включително.

(2) Избухването на пандемията от COVID-19 доведе до значителен спад на въздушното движение от първото тримесечие на календарната 2020 година нататък поради мерките, предприети от държавите членки и трети държави за ограничаване на пандемията. Въпреки че от този момент нататък кризата с COVID-19 продължи да оказва силно въздействие върху въздушния транспорт, през РП3 се очаква секторът постепенно да се възстанови. Продължава обаче да съществува значителна несигурност по отношение на темпа и интензивността на възстановяването, които зависят от развитието на санитарната и икономическата обстановка в Съюза и в останалата част на света.

(3) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП3 бяха определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията ([3]). Тъй като валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и проектоплановете за ефективност, приети 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.

(4) В отговор на въздействието на пандемията от COVID-19 върху осигуряването 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.

(5) Съгласно член 2, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 от Комисията се изисква до 1 май 2021 г. да приеме валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3. В съответствие с член 9, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, заедно с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, Комисията трябва да преразгледа и следните стойности: „базовата стойност за установените разходи“, валидна за целия Европейски съюз, „базовата стойност за установените единични разходи“, валидна за целия Европейски съюз, алармените 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.

(6) За валидните за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, описани в настоящото решение, са използвани входящите данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) и националните надзорни органи; взети са предвид и консултациите със заинтересованите страни.

([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]) 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).

(7) Валидните за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, включени в настоящото решение, се основават на данни, които обхващат държавите членки, Норвегия и Швейцария.

(8) Прогнозите за въздушното движение, на които се основава настоящото решение, са изразени в движения по правилата за полети по прибори (ППП) и в единици обслужване въз основа на прогнозните данни от 4 ноември 2020 г. на STATFOR на Евроконтрол за движението при прелитане. Поради променената терминология в рамките на STATFOR, междинният сценарий („сценарий 2“) се счита за „базовите прогнозни данни на STATFOR“ по смисъла на член 9, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Тези прогнози за въздушното движение при прелитане съответстват на 4 455 611 движения по ППП и 52 594 913 единици обслужване при прелитане за 2020 г., 5 153 494 движения по ППП и 57 373 113 единици обслужване за 2021 г., 7 303 402 движения по ППП и 86 656 273 единици обслужване за 2022 г., 8 326 704 движения по ППП и 101 925 348 единици обслужване за 2023 г. и 9 326 147 движения по ППП и 116 358 421 единици обслужване за 2024 г.

(9) 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, както и взаимните зависимости или компромиси между ключовите за ефективността области. Всъщност целите за ефективност в ключовите за ефективността области „ефективност на разходите“ 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.

(10) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП3 бяха определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 по отношение на нивото на ефективност на управлението на безопасността, което трябва да бъде постигнато от доставчиците на аеронавигационно обслужване през последната година от РП3, т.е. 2024 г. Тези цели следва да бъдат запазени. Резкият спад на въздушното движение, причинен от кризата с COVID-19, както и произтичащата от това сериозна нестабилност на броя на полетите в краткосрочен план, не следва да водят до влошаване на безопасността. Планираното подобрение на ефективността на управлението на безопасността на доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да продължи да се осъществява по време на РП3.

(11) Преразглеждането на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП3 в ключовите за ефективността области „околна среда“ и „капацитет“ следва да бъде далновидно и да обхваща останалата част от референтния период, включително календарната 2021 година.

(12) Що се отнася до календарната 2020 година, в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 бяха определени валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовите за ефективността области „околна среда“ и „капацитет“. Тези цели не следва да се преразглеждат и не следва да бъдат включени като част от настоящото решение, като се има предвид, че срокът за тяхното прилагане е изтекъл и че тяхното изпълнение е приключило, което не оставя възможност за корекции с обратна сила.

(13) При преразглеждането на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“ за оставащите години от РП3, измерени като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, следва да се вземат предвид равнището на ефективност, постигнато през втория референтен период и през календарната 2020 г., както и мерките, прилагани за оптимизиране на операциите по УВД. Следва да се обърне специално внимание на въздействието, произтичащо от кризата с COVID-19, по отношение на ефективността на хоризонталния полет.

(14) Данните за действителната оперативна ефективност на доставчиците на аеронавигационно обслужване през 2019 г. на равнището на Съюза показват статистически значима зависимост между недостига на капацитет, пред който са изправени някои доставчици на аеронавигационно обслужване, и удължаването на маршрутите. Тази зависимост е довела до по-дълги действителни маршрути, прелетени през календарните месеци, през които са наблюдавани високи нива на закъснения в управлението на потоците въздушно движение (УПВД), докато ефективността на хоризонталния полет бележи отчетливо подобрение през календарните месеци с по-малко закъснения в УПВД. Същото се потвърждава и по отношение на 2020 г., когато е наблюдавана неефективност на хоризонталния полет от 2,51 % за цялата година и 2,13 % за периода между март и декември, след избухването на пандемията от COVID-19.

(15) Кризата, свързана с COVID-19, не следва да забавя структурните подобрения в ключовата за ефективността област „околна среда“, с които се очаква окончателно да бъде въведено свободното трасово въздушно пространство. В комбинация с постепенното стартиране на трансгранични дейности в свободното трасово въздушно пространство, това може да доведе до по-пряко маршрутизиране и следва 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. С оглед на по-малките обеми на въздушното движение, очаквани през РП3, които би следвало да дадат възможност за допълнителни подобрения на ефективността на полетите, валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“ следва да бъдат преразгледани за 2021 г. и 2022 г., за да се намали още повече въздействието на УВД върху екологичните показатели. Целите за 2023 г. и 2024 г. обаче следва да бъдат запазени, като се има предвид очакваното възстановяване на въздушното движение към края на РП3, както и въздействието върху ефективността на хоризонталния полет на елементи, които са извън контрола на доставчиците на аеронавигационно обслужване, включително планирането на полетите и оперативните решения на ползвателите на въздушното пространство.

(16) При преразглеждането на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, измерени 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 се вземе под внимание равнището на ефективност, постигнато през втория референтен период и през календарната 2020 година. Следва да се обърне специално внимание на въздействието, произтичащо от кризата с COVID-19, по отношение на закъсненията в УПВД по маршрута.

(17) През годините, предшестващи РП3, проблемите, свързани със структурния капацитет и персонала, бяха причина за високите равнища на закъснения в УПВД в много държави членки в контекста на интензивния и непрекъснат ръст на въздушното движение. Действителното закъснение в УПВД на полет през календарната 2020 година възлиза на 0,35 минути на полет, докато през 2019 г. съответното закъснение в УПВД е достигало 1,67 минути на полет.

(18) В контекста на значителното намаляване на въздушното движение доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да се стремят да поддържат закъсненията в УПВД през 2021 г. на равнище, което не надвишава действителната стойност от 2020 г. За следващите три години на РП3, през които движението постепенно ще се възстанови до нивата отпреди кризата, следва да бъдат определени валидни за целия Европейски съюз цели за капацитета, като се вземе предвид оптималното средно закъснение в УПВД за полет в цялата система. Освен това е оправдано да се очаква доставчиците на аеронавигационно обслужване да са в състояние да осигурят подходящ капацитет, който да отговаря на обема на въздушното движение през целия РП3, като същевременно решават и свързани с капацитета структурни въпроси, за да се подготвят за по-голям обем на въздушното движение след РП3.

(19) Що се отнася до календарните 2020 г. и 2021 г., с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 се изисква преразглеждане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите, изразени като процент, отразяващ годишното изменение в средната стойност за целия Европейски съюз на установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане, като единен период, чрез дерогация от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, в който се определят годишни целеви стойности.

(20) При преразглеждането на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите следва да се вземе предвид постигнатата действителна ефективност, в т.ч. действителните разходи, направени от доставчиците на аеронавигационно обслужване и държавите членки през предходните референтни периоди, както и последната налична информация за календарната 2020 година.

(21) Поради липса на точни данни за календарната 2019 година валидните за целия Европейски съюз базови стойности за РП3, съдържащи се в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, бяха определени въз основа на оценки и прогнози относно разходите и движението. С оглед на това тези базови стойности следва да бъдат преразгледани, за да отразяват точно действителните разходи и единици обслужване, отчетени за 2019 г. на равнището на Съюза.

(22) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите за РП3, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, се основаваха на предположение за устойчив ръст на въздушното движение през целия референтен период, което доведе до увеличение на разходите за доставчиците на аеронавигационно обслужване във връзка с осигуряването на допълнителен капацитет. Тъй като тези предположения за въздушното движение бяха значително занижени в резултат на кризата с COVID-19, равнището на общите установени разходи също следва да бъде намалено в отговор на тази неблагоприятна ситуация.

(23) Най-актуалните оценки на действителните разходи на равнището на Съюза за календарната 2020 година показват намаление с 1 % в сравнение с 2019 г. при намаление с 58 % на единиците обслужване спрямо предходната година. Разбираемо е, че доставчиците на аеронавигационно обслужване не са изцяло в състояние да коригират своята ценова база в съответствие с безпрецедентния спад на въздушното движение поради високия дял на постоянните разходи и задължението непрекъснато да поддържат наличността на обслужването.

(24) Доставчиците на аеронавигационно обслужване обаче следва да предприемат съизмерими мерки, за да подобрят ефективността на разходите си по време на РП3 и да се възползват от всички полезни взаимодействия и ползи от повишаването на ефективността, които са налични чрез инициативи за трансгранично сътрудничество и преструктуриране. Структурните промени, в т.ч. повишаването на ефективността, предлагани от новите технологични решения, включени в Генералния план за УВД, и рационализирането на дублиращата се инфраструктура за комуникации, навигация и обзор, следва да се осъществяват приоритетно. Възможни са допълнителни икономии по отношение на разходите за извънреден труд, които през РП3 се очаква да останат твърде ограничени.

(25) Дългосрочните прогнози за разходите за РП3, получени от Комисията, показват, че натрупаните разходи за РП3 ще надхвърлят с 8 % действителните разходи за РП2. Следва да се отбележи, че в минали периоди дългосрочните данни са показвали надценяване на действително направените разходи за предоставяне на аеронавигационно обслужване. За РП2 това доведе до надценяване на разходите средно с 8 %. Може да се приеме, че дългосрочните данни за разходите по отношение на РП3 включват сходен марж и все още не отчитат потенциала за допълнително повишаване на ефективността на разходите.

(26) Поради това е целесъобразно да се очаква доставчиците на аеронавигационно обслужване да адаптират своите ценови бази по подходящ начин в отговор на намалелия обем на въздушното движение през РП3 и че в резултат на това валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите за РП3 следва да се основават на предположението, че валидните за целия Съюз установени разходи през комбинираните 2020 г. и 2021 г. не надвишават средно 97 % от действителните разходи за целия Съюз, регистрирани за календарната 2019 г., а за 2022 г., 2023 г. и 2024 г. валидните за целия Съюз установени разходи не надвишават съответно 94 %, 96 % и 97 % от действителните разходи за целия Съюз, регистрирани за календарната 2019 г.

(27) Въз основа на анализа, извършен от органа за преглед на ефективността, това равнище на установените разходи за целия Европейски съюз следва да даде възможност на доставчиците на аеронавигационно обслужване да осигурят необходимия капацитет по време на РП3 и да приложат мерките, необходими за приспособяване към бъдещото нарастване на въздушното движение, включително осигуряване на подходящи ресурси и обучение на ръководителите на полети, както и инвестиции в съвременни технологии. Освен това Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 допуска възможни отклонения от валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите, когато се установи, че тези отклонения са обосновани от мерки за преструктуриране, водещи до нетни ползи за ползвателите на въздушното пространство най-късно през следващия референтен период. Поради това доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да могат да реагират на обстоятелствата, произтичащи от кризата с COVID-19, като същевременно изграждат капацитет, който да отговаря на бъдещия обем на въздушното движение, и намират решения на структурните проблеми, оказващи въздействие върху оперативната ефективност.

(28) Алармените прагове за РП3, над които държавите членки могат да поискат преразглеждане на целите за ефективност, съдържащи се в техните планове за ефективност, следва да бъдат запазени на равнищата, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903. Счита се, че тези алармени прагове остават адекватни, тъй като отчитат разумно ниво на изменение на въздушното движение около базовата прогноза на STATFOR за движението („сценарий 2“), публикувана през ноември 2020 г., като същевременно дават възможност на държавите членки да поискат преразглеждане на техните съответни местни планове за ефективност, в случай че действителният обем на въздушното движение се промени в съответствие по-скоро с прогнозата на STATFOR за висок ръст („сценарий 1“) или прогнозата на STATFOR за нисък ръст („сценарий 3“).

(29) Групите за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда, определени в член 7, буква а) от Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, се използват в контекста на оценката на проектоплановете за ефективност, по-специално с цел сравняване на базовите стойности на УЕР на съответните зони за събиране на такси. Ясно е, че тези групи отразяват ситуацията преди началото на РП3 и поради това съставът на тези групи, както е посочено в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, следва да не се променя.

(30) Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 следва да бъде отменено.

(31) Комитетът за единно небе не даде становище. Беше счетено за необходимо да се изготви акт за изпълнение и председателят представи проект на акта за изпълнение на апелативния комитет за допълнително обсъждане. Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на апелативния комитет,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

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“, определени за ключовия показател за ефективност, както е посочено 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 аеронавигационно обслужване, са определени следните равнища на ефективност на управлението на безопасността:

а) 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“;

б) най-малко равнище Г за целта на управлението на безопасността „управление на риска за безопасността“.

Член 2

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“, определени за ключовия показател за ефективност, както е посочено 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: 2,37 % през 2021 г., 2,37 % през 2022 г., 2,40 % през 2023 г. и 2,40 % през 2024 г.

Член 3

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“, определени за ключовия показател за ефективност, както е посочено в 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 0,35 минути на полет през 2021 г., 0,5 минути на полет през 2022 г., 0,5 минути на полет през 2023 г. и 0,5 минути на полет през 2024 г.

Член 4

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

1. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, определени за ключовия показател за ефективност, както е посочено в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, приложение I, раздел 1, точка 4.1, и по отношение на календарните 2020 и 2021 година, ако са изпълнени разпоредбите на член 2, параграф 4 и член 4, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627, представляват годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане:

а) по отношение на комбинираните календарни години 2020 и 2021, за които се изчислява единна средна стойност на УЕР в съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627: изменение с +120,1 % спрямо базовата стойност на УЕР за целия Европейски съюз за УЕР, определени в параграф 3;

б) по отношение на календарната 2022 година: изменение с −38,5 % спрямо единната средна стойност на УЕР за целия Европейски съюз общо за календарните 2020 и 2021 години, изчислена в съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627;

в) по отношение на календарната 2023 година: изменение с −13,2 % спрямо средната стойност на УЕР за целия Европейски съюз за календарната 2022 година;

г) по отношение на календарната 2024 година: изменение с −11,5 % спрямо средната стойност на УЕР за целия Европейски съюз за календарната 2023 година.

2. Валидната за целия Европейски съюз базова стойност на установените разходи се определя на 6 265 631 152 EUR по стойност на еврото от 2017 г.

3. Валидната за целия Европейски съюз базова стойност на УЕР се определя на 50,23 EUR по стойност на еврото от 2017 г.

Член 5

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 Плана за мрежови операции (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 или равна на 0,2 минути закъснение в УПВД по маршрута.

Член 6

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) Група А: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Германия, Франция, Испания и Италия;

б) Група Б: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Норвегия, Швеция, Дания, Финландия и Ирландия;

в) Група В: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Чехия, Хърватия, Словения, Унгария, Словакия, България, Полша, Румъния и Португалия;

г) Група Г: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Кипър, Малта, Естония, Латвия, Литва и Гърция;

д) Група Д: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Австрия, Швейцария, Белгия — Люксембург и Нидерландия.

Член 7

Отмяна

Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 се отменя.

Член 8

Влизане в сила

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

Съставено в Брюксел на 2 юни 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

([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).