РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/765 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Финландия 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) 2285)

(само текстовете на фински и шведски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ([1]), и по-специално член 11, параграф 3, буква в), първа алинея от него,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе ([2]), и по-специално член 14, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

(1) По силата на член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 трябва да се създаде схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Освен това съгласно член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 държавите членки трябва да определят на национално равнище или на равнището на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП) обвързващи цели за ефективност за всеки референтен период от схемата за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тези цели за ефективност трябва да бъдат съгласувани с валидните за целия Съюз цели, приети от Комисията за съответния референтен период. Комисията е натоварена да извършва оценка на това дали предложените цели за ефективност, включени в проектоплановете за ефективност, съставени от държавите членки, са съгласувани с целите, валидни за целия Съюз, като използва критериите за оценка, определени в приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(2) Избухването на пандемията от COVID-19 имаше сериозно въздействие върху сектора на въздушния транспорт от първото тримесечие на календарната 2020 година насам и значително намали обема на въздушното движение в сравнение с равнищата отпреди пандемията поради мерките, предприети от държавите членки и от трети държави за ограничаване на пандемията.

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

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 (ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1).

([3]) Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията от 29 май 2019 г. за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период, започващ на 1 януари 2020 г. и приключващ на 31 декември 2024 г. (ОВ L 144, 3.6.2019 г., стр. 49).

(4) В отговор на въздействието на пандемията от COVID-19 върху предоставянето на аеронавигационно обслужване в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията ([4]) бяха предвидени извънредни мерки за РП3, които представляват дерогация от разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с член 2, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на 2 юни 2021 г. Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 ([5]), с което се определят валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РП3.

(5) Комисията отбелязва, че прогнозата на Службата за статистически данни и прогнозиране на Евроконтрол (STATFOR) от октомври 2021 г. предвижда въздушното движение на равнището на Съюза да достигне равнищата си отпреди пандемията през 2023 г. и да надхвърли тези равнища през 2024 г. Степента на несигурност по отношение на развитието на въздушното движение обаче остава особено висока поради рисковете, свързани с промяната на епидемичната обстановка във връзка с COVID-19. Комисията също така отбелязва, че се очаква възстановяването на въздушното движение да бъде неравномерно в отделните държави членки.

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

(7) Органът за преглед на ефективността, който подпомага Комисията при прилагането на схемата за ефективност съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, представи на Комисията доклад със своето становище относно оценката на проектоплановете за ефективност за РП3.

(8) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията е оценила съгласуваността на местните цели за ефективност, предложени от Финландия, въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства. По отношение на всяка ключова за ефективността област и свързаните с нея цели за ефективност Комисията е допълнила оценката с преглед на проектоплановете за ефективност по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

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

(9) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията е извършила оценка на съгласуваността на представените от Финландия 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 Финландия по отношение на ефективността на управлението на безопасността, представени в разбивка според целите за управление на безопасността и изразени като равнище на изпълнение, са следните:

([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията от 3 ноември 2020 г. за определяне на извънредни мерки за третия референтен период (2020—2024 г.) на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе поради пандемията от COVID-19 (ОВ L 366, 4.11.2020 г., стр. 7).

([5]) Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 на Комисията от 2 юни 2021 г. за определяне на валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период (2020—2024 г.) и за отмяна на Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 (ОВ L 195, 3.6.2021 г., стр. 3).

Финландия	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
ANS Finland	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 Финландия за доставчика на аеронавигационно обслужване (ANS Finland), 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 Финландия, са определени мерки по отношение на ANS Finland за постигане на местните цели за безопасност, като например по-нататъшно прилагане на мерки съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията ([6]), непрекъснат надзор на целите за ефективност по отношение на безопасността от страна на ръководителите, отговарящи за безопасността, както и инвестиции в системата, насочени към оптимизиране на управлението на въздушното пространство и ресурсите, с цел подобряване на безопасността и усъвършенстване на динамичното предоставяне на трансгранични услуги по икономически ефективен начин.

(13) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 11 и 12, и като се има предвид, че валидните за целия Съюз цели за ефективност по отношение на безопасността, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, трябва да бъдат постигнати до последната година от РП3, а именно 2024 г., включените в проектоплана за ефективност на Финландия 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 Финландия 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 Финландия, бяха сравнени със съответните референтни стойности за ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа (ERNIP), който е бил на разположение към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с околната среда по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

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

([6]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1).

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

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в **проектоплана цели на Финландия във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Референтни стойности за Финландия	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с околната среда, предложени от Финландия, 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 Финландия е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с околната среда, които включват непрекъснатото прилагане на свободно трасово въздушно пространство (FRA) между полетно ниво 095 и полетно ниво 660. Освен това Комисията отбелязва, че Финландия вече е част от инициативата за северноевропейско свободно трасово въздушно пространство (NEFRA), в която участват държавите от североизточния ФБВП („NE FAB “) и ФБВП Дания—Швеция („DK-SE FAB“).

(19) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 17 и 18, включените в проектоплана за ефективност на Финландия 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“

(20) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от Финландия 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 Финландия, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, който е наличен към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена 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.

(21) По отношение на календарната 2020 година валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РП3 в ключовата за ефективността област „капацитет“, която първоначално беше определена с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, не беше преразгледана с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, като се има предвид, че срокът за прилагане на тази цел е изтекъл, поради което нейното изпълнение е станало окончателно и няма възможност за корекция с обратно действие. Съответно от държавите членки не беше поискано в проектоплановете 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.

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

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на Финландия цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Референтни стойности за Финландия	0,03	0,05	0,05	0,05

(23) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Финландия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г.

(24) 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 Финландия е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват въвеждането на система за предаване на данни за полетно ниво 195 и над него, използването на техниката „широкообхватна мултилатерация“ (wide area multilateration), както и трансгранична динамична секторизация в контекста на FINEST— трансгранична инициатива с участието на доставчиците на аеронавигационно обслужване на Финландия (ANS Finland) и Естония (EANS) — с цел да се даде възможност за динамично управление на услугите по контрол на въздушното движение между районните контролни центрове в Хелзинки и Талин. Освен това Комисията отбелязва, че Финландия планира да внедри редица модернизации на системата за управление на въздушното движение по време на РП3, сред които е са създаването на обща система за обработка на полетните данни съвместно с Естония, с цел да се засили трансграничното сътрудничество, както и модернизиране на системата за гласова комуникация (VCS).

(25) Комисията отбелязва също така, че Финландия планира да увеличи леко броя на ръководителите на полети (в ЕПРВ) от 2022 г. нататък и да въведе съвместно планиране и съвместни графици за дежурствата на ръководителите на полети с Естония.

(26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 23—25, включените в проектоплана за ефективност на Финландия цели следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“.

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

(27) По отношение на летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съгласно посоченото член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент, Комисията е допълнила своята оценка на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета при прелитане с преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че тези заложени в проектоплана цели не пораждат никакви опасения по отношение на Финландия.

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

(28) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Финландия 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 втория референтен период (РП2) и РП3 (2015—2024 г.) и базовата стойност за УЕР на равнище зона за събиране на такси, сравнена със средната стойност на зоните за събиране на такси, където доставчиците на аеронавигационно обслужване имат сходна оперативна и икономическа среда.

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

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Финландия	**Базова стойност за 2014 г.**	**Базова стойност за 2019 г.**	**2020 —2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**

(31) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Финландия тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -0,3 % през РП3 изпреварва валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.

(32) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Финландия дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -3,6 % през РП2 и РП3 изпреварва валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.

(33) По отношение на критерия, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Финландия базова стойност за УЕР от 40,70 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 17,4 % по-ниска от средната базова стойност от 49,28 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Финландия установени единични разходи при прелитане остават под средните за групата за сравнение през целия РП3, като наблюдаваната разлика за 2024 г. е -13,6 %.

(34) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 31—33, включените в проектоплана за ефективност на Финландия 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 аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

(35) По отношение на летищата, които попадат в обхвата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съгласно посоченото член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент, Комисията е допълнила своята оценка на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане с преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че тези заложени в проектоплана цели не пораждат никакви опасения по отношение на Финландия.

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

(36) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, във връзка с оценката на заложените в проектоплановете цели за капацитет Комисията е допълнила своята оценка с преглед на заложените в проектоплановете схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията е проучила дали заложените в проектоплановете схеми за стимулиране отговарят на съществените изисквания, установени в член 11, параграфи 1 и 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че проектосхемите за стимулиране, съдържащи се в проектоплана за ефективност на Финландия, пораждат опасения.

(37) Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета при прелитане, предложена от Финландия в проектоплана за ефективност, включва максимална финансова загуба в размер на 0,50 % от установените разходи и максимално финансово предимство в размер на 0,0 % от установените разходи.

(38) Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, предложена от Финландия в проектоплана за ефективност, включва максимално финансово предимство в размер на 0,25 % от установените разходи и максимална финансова загуба в размер на 0,0 % от установените разходи.

(39) По отношение на тези схеми за стимулиране, въз основа на експертното становище на органа за преглед на ефективността, Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложените максимални финансови загуби, възлизащи съответно на 0,50 % и 0,25 % от установените разходи, биха оказали съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(40) 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 Финландия 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

(41) Въз основа на оценката, изложена в съображения 10—40, Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Финландия, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

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

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

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Финландия 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 Република Финландия.

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 Финландия 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

Финландия	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
ANS Finland	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 Финландия във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Референтни стойности за Финландия	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

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 Финландия цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Референтни стойности за Финландия	0,03	0,05	0,05	0,05

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Финландия	**Базова стойност за 2014 г.**	**Базова стойност за 2019 г.**	**2020—2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Заложени в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**