РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/773 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Италия 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) 2294)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

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

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

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

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

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

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

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

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

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

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

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

(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 Италия, 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 Италия 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 Италия 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).

Италия	**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.**
ENAV	Политика и цели за безопасност	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	**C**

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

(12) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност, представен от Италия, се определят различни мерки по отношение на ENAV за постигане на местните цели за безопасност, като например централизиране на данните за безопасността и разработване на нови методики за разследвания на безопасността, подобряване на „културата на безопасност“ и „ефективността на управлението на безопасността“ чрез нови проучвания и планове за действие, както и подобряване на „управлението на риска за безопасността“ чрез укрепване на процесите за оценка и наблюдение.

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

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

(16) Заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, предложени от Италия, 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 Италия във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Референтни стойности за Италия	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

(17) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с околната среда, предложени от Италия, 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 Италия е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с околната среда, които включват преходен план за навигация на основата на летателните характеристики (PBN), подобрения в управлението на долитанията на пет големи летища, реорганизация на редица контролирани зони, както и подобрено прилагане на гъвкавото използване на въздушното пространство с цел да се реагира по-уместно на търсенето.

(19) Освен това Комисията отбелязва, че Италия вече е въвела свободно трасово въздушно пространство (FRA) над полетно ниво 305 и насърчава Италия да разшири прилагането на FRA през РП3.

(20) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (17) и (19), включените в проектоплана за ефективност на Италия 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 Италия 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 Италия, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, който е наличен към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РП3, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и се допълва от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с капацитета по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

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

(23) Заложените в проектоплана за ефективност цели във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Италия 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 Италия цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Референтни стойности за Италия	0,07	0,11	0,11	0,11

(24) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Италия, 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 Италия е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват допълнителни подобрения при прилагането на концепцията за гъвкаво конфигуриране, въвеждане на нова система за управление на въздушното движение (УВД), увеличаване на броя (в ЕПРВ) на ръководителите на полети в повечето районни контролни центрове, както и редица мерки за подобряване на управлението на въздушното пространство.

(26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (24) и (25), включените в проектоплана за ефективност на Италия 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 пораждат опасения по отношение на Италия.

(28) На първо място, Комисията установи, че предложените цели за РП3 за средното закъснение в УПВД при долитане, вариращо от 0,41 до 0,30 минути на полет за календарните години 2021—2024 г., са по-високи от закъснението в УПВД, постигнато в края втория референтен период (РП2), което варира между 0,12 и 0,29 минути на полет съответно за календарните 2018 и 2019 г.

(29) На второ място, сравнявайки на равнище на летища заложените в проектоплана национални цели за средно закъснение в УПВД при долитане с ефективността на сходни летища през РП2, Комисията установи, че за летищата Милано-Линате и Венеция се очаква закъсненията в УПВД да са по-големи от прогнозираните за подобни летища.

(30) 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 Италия следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за РП3 с оглед на забележките в съображения (28) и (29), или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

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

(31) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Италия цели относно установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане е оценена въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Тези критерии се състоят от тенденцията на УЕР през РП3, дългосрочната тенденция на УЕР през РП2 и РП3 (2015—2024 г.) и базовата стойност за УЕР на равнище зона за събиране на такси, сравнена със средната стойност на зоните за събиране на такси, където доставчиците на аеронавигационно обслужване имат сходна оперативна и икономическа среда.

(32) 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.

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Италия	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.)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

(34) 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 Италия тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -2,3 % през РП3 изпреварва валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.

(35) 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 Италия дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -3,5 % през РП2 и РП3 изпреварва валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.

(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 Италия базова стойност за УЕР от 63,46 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 7,2 % по-висока от средната базова стойност от 59,18 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от Италия установени единични разходи при прелитане продължават да бъдат над средните за групата за сравнение през целия РП3, като наблюдаваната разлика за 2024 г. е 3,6 %.

(37) Както е посочено в съображения (34) и (35), Италия очевидно изпреварва в значителна степен както валидната за целия Съюз тенденция на УЕР за РП3, така и валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на УЕР. Освен това УЕР на Италия през 2024 г. са по-ниски от базовите стойности за 2014 г. и 2019 г., което показва, че са постигнати ефективни подобрения по отношение разходната ефективност в средносрочен и дългосрочен план. Независимо от разликата между базовата стойност на Италия и средната стойност на групата за сравнение, посочена в съображение (36), Италия демонстрира развитие на ефективността на разходите, което изпреварва валидните за целия Съюз тенденции и дава достатъчна основа за установяване на съгласуваност с валидните за целия Съюз цели за ефективност на разходите за РП3.

(38) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (34) — (37), включените в проектоплана за ефективност на Италия 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

(39) 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 с преглед на заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че тези заложени в проектоплана цели пораждат опасения по отношение на Италия.

(40) Комисията отбелязва, че при сравнение на УЕР в зоните на летищата с ефективността на сходни летища за РП3 изчислената стойност на УЕР за летища Рим-Фиумичино и съответно Милано-Линате, е значително по-висока от медианната стойност на УЕР на значимите летища.

(41) 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 Италия следва допълнително да обоснове целите във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за РП3 с оглед на забележките, посочени в съображение (40), или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(42) Въз основа на оценката, изложена в съображения (9) — (41), Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Италия, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

(43) 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.

(44) 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 Италия 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 Италианската 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 Италия 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

Италия	**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.**
ENAV	Политика и цели за безопасност	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	**C**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория

	2021 г.	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
Заложени в **проектоплана цели на Италия във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Референтни стойности за Италия	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

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 Италия цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Референтни стойности за Италия	0,07	0,11	0,11	0,11

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Италия	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.)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**