РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/779 НА КОМИСИЯТА

от 13 април 2022 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Полша 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) 2304)

(само текстът на полски 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 Полша.

(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 Полша, 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 Полша 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 Полша 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).

Полша	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнати доставчици на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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 Полша за всички обхванати доставчици на аеронавигационно обслужване, 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 Полша, се определят мерки по отношение на ДАО за постигане на местните цели във връзка с безопасността, като например мерки за гарантиране на съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията ([6]), преглед на процесите по безопасност, актуализиране на обученията по безопасност за ръководителите, разработване на показатели за управление на безопасността, непрекъснато насърчаване на безопасността, както и прилагане на най-добри практики, документи и процедури в съответствие с националните и международните разпоредби.

(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 Полша 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 Полша 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 Полша, 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 година 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 Полша, 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 Полша във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Референтни стойности за Полша	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с околната среда, предложени от Полша, 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 Полша е представила няколко мерки за постигане на местните цели във връзка с околната среда, които включват реорганизация на секторните конфигурации на районния контролен център във Варшава, прилагане на усъвършенствани концепции за гъвкаво използване на въздушното пространство, както и подобрения на летищната маневрена площ във Варшава.

(19) Освен това Комисията отбелязва, че от февруари 2019 г. Полша вече е въвела свободно трасово въздушно пространство (FRA) между полетно ниво 95 и полетно ниво 660. Комисията също така отбелязва, че Полша планира да разшири допълнително FRA с балтийския ФБВП, Словакия и Украйна през календарната 2024 г.

(20) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (17) — (19), включените в проектоплана за ефективност на Полша 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 Полша 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 Полша, 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 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.

(23) Заложените в проектоплана за ефективност цели във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Полша 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 Полша цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Референтни стойности за Полша	0,07	0,12	0,12	0,12

(24) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от Полша, 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 Полша е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват продължаващо обучение на ръководителите на полети, гъвкаво планиране и графици за персонала, увеличаване на броя на секторите и подобряване на тяхното работно време, както и прилагане на трансгранично свободно трасово въздушно пространство (FRA).

(26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (24) и (25), включените в проектоплана за ефективност на Полша 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 Полша.

(28) По-конкретно, сравнявайки на равнището на летищата 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 Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Krakow-Balice и Katowice-Pyrzowice 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 Полша следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за РП3 с оглед на забележките, посочени в съображение (28), 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“

(30) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от Полша 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.

(31) 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.

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Полша	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.)	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 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 Полша тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -1,7 % годишно през РП3 изпреварва 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 Полша дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -0,4 % годишно през РП2 и РП3 изостава от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.

(35) 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 Полша базова стойност за УЕР от 41,07 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 5,4 % по-висока от средната базова стойност от 38,96 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията обаче отбелязва, че установените единични разходи на Полша при прелитане за 2024 г. са с 6,7 % по-ниски от средните за групата за сравнение.

(36) Освен това Комисията проучи дали посочените в съображения (34) и (35) 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 посоченото отклонение от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на УЕР се дължи 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 преструктуриране по смисъла на член 2, параграф 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(37) 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 Полша посочва широк набор от мерки, предприети от доставчика на аеронавигационно обслужване (PANSA) с цел постигане на местните цели във връзка с капацитета. Тези мерки са подробно описани и количествено определени в проектоплана за ефективност.

(38) Действително, Полша планира значително увеличение през РП3 на броя на оперативните ръководители на полети в районния контролен център във Варшава. Освен това Полша обяснява, че обучението и набирането на допълнителни ръководители на полети ще даде възможност на PANSA да извърши промени в секторизацията на въздушното пространство, както и да отговори на прогнозираното търсене на въздушно движение, което се очаква да достигне нивата от 2019 г. до края на РП3.

(39) Комисията отбелязва увеличение на инвестиционните разходи, свързани с проекти за повишаване на капацитета, като например модернизации и свързани с тях промени в системата за УВД, изграждане на нови оперативни зали и радиокомуникационни станции, както и за подмяна и развитие на инфраструктурата за обзор. Полша посочва, че планираните капиталови разходи за РП3 са съсредоточени в инвестиции, свързани с капацитета, и ще дадат възможност за оптимизиране на въздушното пространство (напр. трислойно вертикално разделение на въздушното пространство), както и за повишаване на устойчивостта, възможностите за разрастване и гъвкавостта при предоставянето на обслужване.

(40) Въз основа на подробния анализ от органа за преглед на ефективността Комисията счита, че съответните мерки, посочени от Полша 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 отклонението от дългосрочната тенденция на УЕР в целия Съюз, посочена в съображение (34).

(41) Поради това, в светлината на изложеното в съображения (37) — (40), Комисията счита, че критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i), е изпълнен по отношение на Полша.

(42) 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 Полша.

(43) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (33) — (42), предложените цели, включени в проектоплана за ефективност на Полша, 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

(44) 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 пораждат опасения по отношение на Полша.

(45) На първо място, при сравнение на тенденцията на УЕР в зоните на летищата за РП3 с тенденцията на УЕР при прелитане Комисията е установила, че тенденцията на УЕР, определена за зоните на летищата на Полша в зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата № 1 от +2,2 % и в зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата № 2 от +1,9 %, са по-високи от определената от Полша тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -1,7 % за РП3.

(46) На второ място, Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели за тенденцията на УЕР в зоните на летищата от +2,2 % през РП3, определени за зоната на Полша за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата № 1, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на УЕР в зоните на летищата от -8,9 %. В допълнение, заложените в проектоплана цели за тенденцията на УЕР в зоните на летищата от +1,9 % през РП3, определени за зоната на Полша за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата № 2, са по-високи от действително наблюдаваната през РП2 тенденция на УЕР в зоните на летищата от -2,6 %.

(47) 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 Полша 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 съображения (45) и (46), или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(48) Въз основа на оценката, изложена в съображения (9) — (47), Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Полша, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.

(49) 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.

(50) 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 Полша 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 Полша.

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 Полша 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

Полша	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**				
Засегнати доставчици на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	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 Полша във връзка с околната среда при прелитане**, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Референтни стойности за Полша	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

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 Полша цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Референтни стойности за Полша	0,07	0,12	0,12	0,12

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Полша	**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,	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR