2024/1688

17.6.2024 г.

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/1688 НА КОМИСИЯТА

от 12 юни 2024 година

за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за четвъртия референтен период от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.

(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 (рамковия регламент) ([1]), и по-специално член 11, параграф 3, буква а) от него,

като има предвид, че:

(1) Подробните изисквания относно приемането от Комисията на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовите за ефективността области — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите, са определени в член 9, параграфи 3 и 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([2]).

(2) В съответствие с член 9, параграф 3, първа алинея от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период (РП4), който обхваща календарните години 2025—2029 включително, трябва да бъдат приети преди 1 юни 2024 г., като така се осигурява време на държавите членки за изготвянето на планове за ефективност, които следва да бъдат представени за оценка на Комисията до 1 октомври 2024 г.

(3) При изготвянето на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4 Комисията публикува ориентировъчни диапазони на целите за ефективност, които да се използват при консултации със заинтересованите страни, посочени в член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, с други съответни лица и организации, а по отношение на аспектите на безопасността — с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ). Тези ориентировъчни диапазони на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, бяха формално установени в Решение (ЕС) 2023/2481 на Комисията ([3]) въз основа на препоръките, предоставени от органа за преглед на ефективността (ОПЕ), определен от Комисията в съответствие с член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004. Проведените от Комисията с подкрепата на ОПЕ консултации относно диапазоните на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, включваха среща на заинтересованите страни, проведена на 8 ноември 2023 г., и онлайн проучване, което беше достъпно от 4 октомври 2023 г. до 1 декември 2023 г.

(4) През март 2024 г. ОПЕ представи на Комисията окончателния си доклад относно предложените цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, за РП4. В този доклад са изложени подробно предположенията, обосновката и анализът, залегнали в основата на предложените цели, и свързаните с тях базови стойности, алармените прагове и групите за сравнение. В доклада са представени и резултатите от консултацията със заинтересованите страни, посочена в съображение (3). В доклада си ОПЕ използва последните предположения за въздушното движение за РП4, предоставени от Службата за статистически данни и прогнозиране (STATFOR) на Евроконтрол.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Решение (ЕС) 2023/2481 на Комисията от 10 ноември 2023 г. за определяне на ориентировъчни диапазони за валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение, отнасящи се за четвъртия референтен период (2025—2029 г.) (ОВ L, 2023/2481, 14.11.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) За валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, описани в настоящото решение, са използвани входящите данни, предоставени от ОПЕ, управителния орган на мрежата, ЕААБ и националните надзорни органи, и са взети под внимание консултациите със заинтересованите страни.

(6) Настоящото решение обхваща географския обхват на прилагане на схемата за ефективност и за таксуване, а именно държавите членки, Норвегия и Швейцария. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4 и свързаните с тях базови стойности са определени въз основа на публикуваната през февруари 2024 г. базова прогноза на STATFOR за въздушното движение, изразена в движения по правилата за полети по прибори (ППП) и в единици обслужване. На равнището на Съюза тази прогноза за въздушното движение при прелитане съответства на 9 552 000 движения по ППП и 128 933 200 единици обслужване за 2024 г., 9 787 000 движения по ППП и 133 040 200 единици обслужване за 2025 г., 10 004 000 движения по ППП и 136 927 200 единици обслужване за 2026 г., 10 209 000 движения по ППП и 140 566 200 единици обслужване за 2027 г., 10 430 000 движения по ППП и 144 385 200 единици обслужване за 2028 г. и 10 594 000 движения по ППП и 147 464 200 единици обслужване за 2029 г.

(7) Валидните за целия Съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област (КЕО) „безопасност“, измерени като равнището на ефективност на управлението на безопасността, което трябва да бъде постигнато от доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАНО), сертифицирани да предоставят аеронавигационно обслужване, следва да служат за повишаване на ефективността на безопасността над минималното съответствие с изискванията по отношение на системите за управление на безопасността на ДАНО. Равнището на тези цели за ефективност следва да бъде определено, като се вземат под внимание действителната и целевата ефективност в КЕО „безопасност“ през третия референтен период (РП3) и допълнителните подобрения, необходими през РП4 с оглед на последните регулаторни и оперативни промени.

(8) Освен това следва да се обърне внимание на взаимозависимостите между КЕО „безопасност“ и другите КЕО на схемата за ефективност и за таксуване, като се отчита, че управлението на безопасността действа като контролен механизъм, който гарантира, че външните или вътрешните фактори, оказващи въздействие върху безопасността на предоставянето на аеронавигационно обслужване, са надлежно идентифицирани и взети предвид. Поради това следва да се обърне специално внимание на по-нататъшното укрепване на способностите в областта на управлението на риска за безопасността, по отношение на което следва да бъде определено по-амбициозно целево равнище на ефективност в сравнение с другите области на управление на безопасността, подобно на това в РП3.

(9) С оглед на РП4 ЕААБ актуализира методиката, залегнала в основата на измерването на ключовия показател за ефективност на управлението на безопасността. С коригираната методика се цели съгласуването със съответните най-добри практики в сектора, като се вземат под внимание регулаторните и техническите промени. В резултат условията, които трябва да бъдат изпълнени от ДАНО за постигане на определена целева стойност за ефективността на управлението на безопасността — вариращите от А до Г „равнища на изпълнение“, са станали по-строги в сравнение с РП3. Вследствие на тези промени стойностите за РП3 и РП4 на целите за ефективност по отношение на безопасността не са пряко съпоставими.

(10) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4 в КЕО „околна среда“, измерени като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, следва да отразяват предвидената във връзка със Зеления пакт програма на Съюза. Съюзът е установил правни задължения съгласно Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета ([4]) за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. и намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г. За тази цел всички икономически сектори, включително въздушният транспорт, следва да допринесат за необходимото намаляване на емисиите на парникови газове. Що се отнася до управлението на въздушното движение (УВД), това означава, че следва да се предприемат ефикасни мерки по отношение на неефективността на полетите, водеща до прекомерно потребление на гориво и емисии на парникови газове. Тук следва да се включи и смекчаването — чрез подходящи оперативни мерки, на неефективността, дължаща се на фактори извън контрола на ДАНО, като например метеорологични условия и затворени за движение опасни зони.

([4]) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) При определянето на равнището на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с околната среда за РП4 следва да се обърне внимание на постигнатите в миналото резултати в тази КЕО; очакваните ползи от мерките, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ([5]); и последиците от агресивната война на Русия срещу Украйна върху потоците на въздушното движение.

(12) Освен това следва да се вземе предвид взаимозависимостта между КЕО „околна среда“ и „капацитет“. Анализът на ОПЕ показва тясната връзка между ефективността в области „околна среда“ и „капацитет“. Поради това с целенасочените подобрения в хоризонталната ефективност на полетите през РП4 също се изисква от ДАНО да отстранят на практика всеки съществуващ недостиг на капацитет, който ограничава наличното въздушно пространство за ползвателите и води до неоптимални полетни траектории, заобикалящи претоварените зони.

(13) Като се има предвид, че оперативните мерки, които трябва да бъдат предприети от ДАНО, включително ползите, произтичащи от мерките по плана за подобряване на европейската трасова мрежа, ще бъдат реализирани постепенно през РП4, както и с оглед на прогнозираното нарастване на въздушното движение през РП4, което може да окаже въздействие върху сложността на операциите, подобрението на екологичните показатели през РП4 следва да става поетапно, като се вземат под внимание също последиците от агресивната война на Русия срещу Украйна върху потоците на въздушното движение в някои държави членки.

(14) С оглед на взаимозависимостите между КЕО „околна среда“ и „капацитет“, посочени в съображение (12), и като се има предвид значението на намаляването на въздействието на УВД върху околната среда в подкрепа на постигането на целите на Зеления пакт на Съюза, валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с капацитета за РП4, измерени като средното закъснение в управлението на потока на въздушното движение (УПВД) по маршрута за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, следва да бъдат определени на равнище, гарантиращо подходящо ниво на качество на услугите за ползвателите.

(15) Валидните за целия Европейски съюз цели по отношение на капацитета за РП4 следва по-специално да насърчават бързото и ефективно компенсиране на дългогодишния недостиг на капацитет за УВД, с който се сблъскват някои ДАНО. Такива проблеми с капацитета се наблюдават от втория референтен период (РП2, 2015—2019 г.), като се появиха отново вследствие на кризата с COVID-19, която в много случаи доведе до значително намаляване или спиране на обучението на нови ръководители на полети дори за районните контролни центрове (РКЦ), където броят на ръководителите на полети бе на рекордно ниско равнище, несъответстващо на обема на въздушното движение. Поради това в някои райони на Съюза, по-специално в ограничен брой РКЦ в централната част на Европа, капацитетът за УВД не бе достатъчен, за да поеме възстановяването на въздушното движение след сериозния му спад, наблюдаван по време на пандемията от COVID-19.

(16) Освен това следва да се вземат под внимание произтичащите от агресивната война на Русия срещу Украйна промени в потоците на движение, които доведоха до значително увеличение на броя на полетите в някои държави членки поради промяна в потоците на движение. Тази ситуация представлява предизвикателство за съответните ДАНО, които ще трябва да поемат голям и нарастващ обем на движение през РП4. Наблюдаваното сгъстяване на потоците на движение в някои райони се подсилва допълнително от затварянето за гражданското въздухоплаване на определени части от въздушното пространство, контролирани от държавите членки в близост до границата с Украйна.

([5]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (ОВ L 28, 31.1.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) И накрая, следва да се вземат предвид мерките за увеличаване на капацитета на ДАНО, които вече бяха включени в европейския план за управление на мрежата (ПУМ), посочен в член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123. Най-актуалното издание на ПУМ, обхващащо периода 2023—2027 г. ([6]), включва повишаване на капацитета на повечето РКЦ, които в миналото са носили основна отговорност за закъсненията в УПВД по маршрута, включително внедряването на най-съвременни системи за УВД и усъвършенствани инструменти за КВД. Според наличните анализи тези инвестиции значително ще подобрят в хода на РП4 ефективността на капацитета на тези РКЦ. През РП4 се очакват и конкретни оперативни ползи от функциите за УВД — част от първия съвместен проект на SESAR и определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията ([7]), които ще бъдат внедрени в рамките на РП4.

(18) Според посочения в съображение (17) ПУМ все пак се очаква редица РКЦ да се сблъскат с трудности при поемането на прогнозирания обем на въздушното движение през първите години на РП4, конкретно поради все още недостатъчното равнище на броя на ръководителите на полети. Съответните ДАНО следва да предприемат всички достъпни за тях мерки, за да преодолеят наблюдаваните проблеми със структурния капацитет и персонала и да сведат до минимум всички свързани с това отрицателни последици за ефективността на мрежата. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с капацитета се основават на предположението, че до края на РП3 ще бъде постигнат напредък за компенсиране на недостига на капацитет и че още в началото на РП4 ДАНО ще осигурят значителен допълнителен капацитет.

(19) Когато държава членка е изправена пред съществено повишение на въздушното движение и значително увеличаване на сложността на операциите, като и двете са в следствие на посочените в съображение (16) промени в потоците на движение в резултат на войната в Украйна, това затруднява постигането от нейна страна на съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с капацитета. Поради това в своя проектоплан за ефективност съответната държава членка следва да представи подходяща информация относно оперативното въздействие върху своя ДАНО в резултат на войната в Украйна, за да може Комисията да вземе предвид тези обстоятелства при оценката на предложените местни цели за ефективност за РП4 по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с капацитета.

(20) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в КЕО „ефективност на разходите“ за всяка година от референтния период, изразени като процент, отразяват годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане. Предварителните данни за разходите и въздушното движение за РП4, представени от държавите членки през юни 2023 г., следва да се използват като част от входните данни за определянето на цели за целия Съюз, заедно с експертния анализ на ОПЕ (с перспективна насоченост) на разходите за РП4 и потенциалните подобрения на ефективността на разходите, оценени от ОПЕ за РП4, въз основа на анализ на съществуващата неефективност на разходите при предоставянето на аеронавигационно обслужване при прелитане.

(21) Следва да се обърне внимание и на взаимозависимостите с други КЕО. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите за РП4 следва да бъдат определени на равнище, което да укрепи необходимите подобрения на оперативната ефективност в КЕО „околна среда“ и „капацитет“. За тази цел е необходимо да се увеличат установените разходи на равнището на Съюза през РП4 спрямо РП3, за да се даде възможност за подобряване на качеството на обслужването, включително мерки за ускоряване на набирането и обучението на ръководители на полети и увеличаване на инвестициите в модерни технологии.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 г. относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията (ОВ L 36, 2.2.2021 г., стр. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Темпът на годишно увеличение на установените разходи през РП4 следва да остане под прогнозирания темп на нарастване на въздушното движение, за да се насърчат допълнителни подобрения в ефективността на разходите и икономии от мащаба при предоставянето на услуги. ДАНО следва да се възползват от полезните взаимодействия, които са налични благодарение на трансграничното сътрудничество, както и на други структурни промени в организацията и предоставянето на услуги. За периода, обхващащ както РП4, така и РП3, дългосрочната тенденция на УЕР за целия Съюз за аеронавигационно обслужване при прелитане следва да възлиза на −1,0 % годишно.

(23) В резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна някои държави членки загубиха значителен дял от традиционно обслужваните от тях потоци на въздушното движение. Това намаление на въздушното движение продължава през РП4, като оказва значително въздействие върху ефективността на разходите на ДАНО от съответните държави членки. Още през РП3 Комисията определи в своите решения (ЕС) 2022/2423 ([8]) и (ЕС) 2022/2426 ([9]) метод за отчитане на тези извънредни обстоятелства като част от оценката на съгласуваността на местните цели за ефективност на разходите с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност съгласно член 11, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕО) № 549/2004.

(24) Очакваното подобрение на ефективността на разходите за РП4 следва да се изчислява, като се започне от валидната за целия Европейски съюз базова стойност за УЕР, която се получава, като базовата стойност за установените за целия Европейски съюз разходи се раздели на базовата прогноза на STATFOR за въздушното движение, изразено в единици обслужване за 2024 г. Базовата стойност за установените за целия Европейски съюз разходи следва да бъде изчислена, като се използват най-новите налични данни за действителните разходи за предоставяне на аеронавигационно обслужване през РП3, коригирани въз основа на предварителните данни за разходите за 2024 г., получени от държавите членки през юни 2023 г., и оценките на равнището на разходите за 2024 г. според анализа на ОПЕ. Следва да се вземат под внимание прогнозираните колебания на въздушното движение през оставащия период от РП3 и връзката им с разходите.

(25) За да се установят алармените прагове, над които държавите членки могат да поискат преразглеждане на целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, следва да се вземат предвид диапазоните на прогнозираното въздушно движение от гледна точка на единиците обслужване при прелитане и движенията по ППП — от ниските до високите темпове на нарастване, въз основа на прогнозните данни, предоставени от STATFOR към Евроконтрол. Дългият период на прогнозиране до края на 2029 г. е свързан с известна несигурност, по-специално във връзка с геополитическите рискове, икономическия растеж и променливостта на потоците на въздушното движение, наблюдавани през РП3, както и развитието на икономическите отношения с нововъзникващите пазари. Алармените прагове следва да осигуряват подходящ диапазон на изменение на въздушното движение около базовата прогноза на STATFOR за движението, публикувана през февруари 2024 г., като същевременно дават възможност на държавите членки да поискат преразглеждане на техните планове за ефективност, в случай че действителният обем на въздушното движение се промени в съответствие по-скоро с прогнозата на STATFOR за висок ръст или прогнозата на STATFOR за нисък ръст.

(26) В допълнение към валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се определят групи за сравнение на ДАНО със сходна оперативна и икономическа среда за целите на оценката на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“. При определянето на тези групи следва да бъдат взети предвид сложността на въздушното пространство, равнищата на изменчивост на въздушното движение, издръжката на живота, както и равнището на инфлацията.

(27) Комитетът за единно небе даде отрицателно становище. Беше счетено за необходимо да се изготви акт за изпълнение и председателят представи проект на акта за изпълнение на апелативния комитет за допълнително обсъждане. Апелативният комитет не даде становище,

([8]) Решение (ЕС) 2022/2423 на Комисията от 5 декември 2022 г. относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Швеция в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Съюз цели за ефективност, отнасящи се за третия референтен период (ОВ L 318, 12.12.2022 г., стр. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Решение (ЕС) 2022/2426 на Комисията от 5 декември 2022 г. относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Латвия в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Съюз цели за ефективност, отнасящи се за третия референтен период (ОВ L 318, 12.12.2022 г., стр. 147, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Обхват

С настоящото решение се определят валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за четвъртия референтен период, който обхваща петте календарни години от 2025 г. до 2029 г.

Член 2

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

За валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, както са посочени в раздел 1, точка 1.1 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, които трябва да бъдат постигнати до края на 2029 г. от доставчиците на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване, са определени следните равнища на ефективност на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение, вариращи от равнище А до Г на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ):

а) най-малко равнище В за целите на управлението на безопасността „култура на безопасност“, „политика и цели за безопасност“, „осигуряване на безопасност“ и „насърчаване на безопасността“;

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

Член 3

Валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“

Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, както са определени в раздел 1, точка 2.1 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, се изразяват като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, измерват се като средното допълнително прелетяно разстояние в сравнение с ортодромическото разстояние и не може да надхвърлят следните проценти: 2,80 % през 2025 г., 2,75 % през 2026 г., 2,71 % през 2027 г., 2,68 % през 2028 г. и 2,66 % през 2029 г.

Член 4

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

Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, както са определени в раздел 1, точка 3.1 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, представляват средното закъснение в управлението на потока на въздушното движение (УПВД) по маршрута, което се дължи на аеронавигационното обслужване, с максимален размер от 0,9 минути на полет през 2025 г., 0,7 минути на полет през 2026 г., 0,6 минути на полет през 2027 г., 0,5 минути на полет през 2028 г. и 0,5 минути на полет през 2029 г.

Член 5

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

1. Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, както са определени в раздел 1, точка 4.1 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, представляват годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане в размер на –1,2 % за 2025 г., –1,2 % за 2026 г., –1,2 % за 2027 г., –1,2 % за 2028 г. и –1,2 % за 2029 г. Годишното изменение се изчислява, като се започва от базовата стойност за установените единични разходи, определена в параграф 3.

2. Валидната за целия Европейски съюз базова стойност на установените разходи се определя на 7 100 000 000 EUR в реално изражение по цени от 2022 г. (EUR2022).

3. Валидната за целия Европейски съюз базова стойност на установените единични разходи се определя на 55,07 EUR в EUR2022.

Член 6

Алармени прагове

1. Държавите членки могат да поискат преразглеждане на една или повече от целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, в съответствие с член 18, параграф 1, буква а), подточка i) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, когато:

а) за дадена календарна година действителното въздушно движение, документирано от Евроконтрол, се отклонява от прогнозните стойности за въздушното движение, определени в плана за ефективност, приет в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, с най-малко 10 % от движенията по правилата за полети по прибори (ППП); или

б) за дадена календарна година действителното въздушно движение, документирано от Евроконтрол, се отклонява от прогнозните стойности за въздушното движение, определени в плана за ефективност, приет в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, с най-малко 10 % от единиците обслужване.

2. Държавите членки могат да поискат преразглеждане на една или повече цели за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, в съответствие с член 18, параграф 1, буква а), подточка i) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, когато изменението на референтните стойности в резултат на сезонните актуализации на плана за управление на мрежата (ПУМ) в съответствие с член 9, параграф 4, буква а) и член 9, параграф 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 в сравнение с референтните стойности от последната версия на ПУМ, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, представлява най-малко:

а) 0,05 минути закъснение в УПВД по маршрута, ако референтната стойност от последната версия на ПУМ, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, е по-малко от 0,2 минути закъснение в УПВД по маршрута; или

б) 0,04 минути закъснение в УПВД по маршрута, увеличено с 5 % от референтната стойност от последната версия на ПУМ, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност, ако референтната стойност е по-голяма или равна на 0,2 минути закъснение в УПВД по маршрута.

Член 7

Групи за сравнение

Групите за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда за целите на оценката на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ се определят, както следва:

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

б) Група Б: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Кипър, Ирландия, Малта и Португалия;

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

г) Група Г: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Чехия, Естония, Латвия, Литва и Полша;

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

е) Група Е: доставчиците на аеронавигационно обслужване от Дания, Финландия, Норвегия и Швеция.

Член 8

Влизане в сила

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

Съставено в Брюксел на 12 юни 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN