

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/778 НА КОМИСИЯТА**от 13 април 2022 година****относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от България 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) 2303)***(само текстът на български 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 се създава 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 проектопланове 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 засегна сериозно 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 проектопланове 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 осигуряването на аеронавигационно обслужване в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 на Комисията ⁽⁴⁾ бяха предвидени извънредни мерки за РПЗ, 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 РПЗ.
- (5) Комисията отбелязва, че прогнозата на Службата за статистически данни и прогнозиране на Евроконтрол (STATFOR) от октомври 2021 г. предвижда въздушното движение на равнището на Съюза да достигне равнищата си отпреди пандемията през 2023 г. и да надхвърли тези равнища през 2024 г. Степента на несигурност по отношение на развитието на въздушното движение обаче остава особено висока поради рисковете, свързани с промяната на епидемичната обстановка във връзка с COVID-19. Комисията също така отбелязва, че се очаква възстановяването на въздушното движение да бъде неравномерно в отделните държави членки.
- (6) Всички държави членки са разработили и приели проектопланове за ефективност, съдържащи преразгледани местни цели за ефективност за РПЗ, 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 България.
- (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 с неговото становище относно оценката на проектопланове за ефективност за РПЗ.
- (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 България, 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 проектоплана за ефективност по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение.
- (9) Тъй като в България няма летище, попадащо в приложното поле на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 по отношение на РПЗ, не са определени местни цели за ефективност за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата като част от нейния проектоплан за ефективност за РПЗ. Следователно констатациите, съдържащи се в настоящото решение, се отнасят единствено до аеронавигационното обслужване при прелитане.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

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

- (10) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията е оценила съгласуваността на представените от България 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.
- (11) Заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, предложени от България по отношение на ефективността на управлението на безопасността, разбити по цели за управление на безопасността и изразени като ниво 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).

България	Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на ЕААБ				
	Цел за управлението на безопасността	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване					
ДП „Ръководство на въздушното движение“ (BULATSA)	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

- (12) По отношение на заложените в проектоплана цели във връзка с безопасността, предложени от България за доставчика на аеронавигационно обслужване (BULATSA), Комисията установи, че равнището на валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност се планира да бъде постигнато през 2023 г. по отношение на целта за „управление на риска за безопасността“, докато местните цели за ефективност за другите „цели за управление на безопасността“ отговарят на равнището на валидните за целия Съюз цели за ефективност за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г.
- (13) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност, представен от България, се определят редица мерки по отношение на BULATSA за постигане на местните цели във връзка с безопасността, в т.ч.: управлението на умората и стреса с цел подобряване на човешките възможности; внедряването на система за оценка на промените, идентифициране на опасностите и управление на рисковете; непрекъснато насърчаване на осведомеността относно безопасността и внедряването на утвърдени технологични решения за подобряване на безопасността.
- (14) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (12) и (13), 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 РПЗ, а именно 2024 г., включените в проектоплана за ефективност на България 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“

- (15) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от България 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 България, 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 наличен към момента на приемане на валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ, 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 в областта на околната среда по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (16) По отношение на календарната 2020 година валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РПЗ 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 и че по този начин нейното изпълнение е станало окончателно и поради това няма възможност за корекция с обратно действие. Съответно от държавите членки не беше поискано в проектоплановите 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 в областта на 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.
- (17) Заложените в проектоплана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, предложени от България, и съответните национални референтни стойности за РПЗ 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 България в областта на околната среда при прелитане , изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Референтни стойности за България	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

- (18) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели в областта на околната среда, предложени от България, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от 2021 г. до 2024 г.
- (19) 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 България е представила мерки за постигане на местните цели в областта на околната среда, които включват по-нататъшен напредък при въвеждането на югоизточното свободно трасово въздушно пространство (SEE FRA), което включва Румъния, Унгария и Словакия.
- (20) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (18) и (19), включените в проектоплана за ефективност на България 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 България цели относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) за полет по маршрута е оценено 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 България, 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 РПЗ, т.е. на 2 юни 2021 г. Тази оценка е извършена, като са взети предвид местните обстоятелства, и е допълнена от преглед на планираните мерки за постигане на целите във връзка с капацитета по точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (22) По отношение на календарната 2020 година валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност за РПЗ 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 и че по този начин нейното изпълнение е станало окончателно и поради това няма възможност за корекция с обратно действие. Съответно от държавите членки не беше поискано в проектоплановите 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 в областта на 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 България за РПЗ, 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 България цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	0,04	0,08	0,07	0,08
Референтни стойности за България	0,04	0,08	0,07	0,08

- (24) Комисията отбелязва, че заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета, предложени от България, 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 България е представила набор от мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват използването на инструменти за анализ на сложността на въздушното движение, адаптирано планиране на ръководителите на полети (АТСО) на пълно работно време за целия РПЗ в съответствие с прогнозираните нива на въздушното движение, както и редица действия за подобряване на проектирането на въздушното пространство, включително промяна на секторизацията и динамична секторизация.
- (26) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (24) и (25), включените в проектоплана за ефективност на България цели следва да бъдат оценени като съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“.

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

- (27) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на представените от България 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 установените единични разходи през РПЗ, дългосрочната тенденция на установените единични разходи през втория референтен период (РП2) и РПЗ (периода 2015—2024 г.) и базовата стойност за установените единични разходи 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.
- (28) 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.
- (29) Заложените в проектоплана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от България за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на България	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.)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,96 EUR	27,43 EUR	48,89 EUR	34,55 EUR	31,41 EUR	28,44 EUR

- (30) 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 България тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане от +0,9 % през РПЗ изпреварва валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.
- (31) 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 България дългосрочна тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси при прелитане за РП2 и РПЗ от -0,2 % изостава от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.
- (32) 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 България базова стойност за установените единични разходи от 27,43 EUR в реално изражение по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 32,5 % по-ниска от средната базова стойност от 40,66 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение. Комисията отбелязва, че определените от България установени единични разходи при прелитане продължават да бъдат под средните за групата за сравнение през целия РПЗ, като наблюдаваната разлика за 2024 г. е -34,1 %.

- (33) Както е посочено в съображение (30), ясно е, че тенденцията на установените единични разходи на България през РПЗ отговаря на съответната тенденция, валидна за целия Съюз. Освен това установените единични разходи на България през 2024 г. са малко по-ниски от базовата стойност за 2014 г., което показва, че България поддържа ефективност на разходите на стабилно равнище в дългосрочен план. И накрая, позовавайки се на съображение (32), България демонстрира стабилна ефективност на разходите по отношение на равнището на установените единични разходи, тъй като както базовата стойност за 2019 г. и установените единични разходи за 2024 г. на България са значително по-ниски — с над 30 %, от съответните средни стойности за групата за сравнение. Превид гореизложените съображения Комисията счита, че отклонението от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция на установените единични разходи, посочена в съображение (31), не изключва установяването на съгласуваност с валидните за целия Съюз цели за ефективност на разходите по отношение на България.
- (34) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (30)—(33), включените в проектоплана за ефективност на България 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 схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, допълващ оценката на Комисията на заложените в проектоплана цели във връзка с капацитета

- (35) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, във връзка със заложените в проектоплановите цели за капацитет Комисията е допълнила своята оценка с преглед на заложените в проектоплановите схеми за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията е проучила дали заложените в проектоплановите схеми за стимулиране отговарят на съществени изисквания, установени в член 11, параграфи 1 и 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Беше установено, че схемите за стимулиране, съдържащи се в проектоплана за ефективност на България, пораждат опасения.
- (36) Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета при прелитане, предложена от България в проектоплана за ефективност, включва максимална финансова загуба в размер на 0,40 % от установените разходи и максимално финансово предимство в размер на 0,20 % от установените разходи.
- (37) По отношение на схемата за стимулиране, въз основа на експертните съвети на органа за преглед на ефективността, Комисията изразява дълбоки съмнения относно това дали предложената максимална финансова загуба, която възлиза на 0,40 % от установените разходи, би оказала съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (38) Поради това, във връзка с приемането на окончателния си план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, България следва да преразгледа своята схема за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета при прелитане, така че максималните финансови загуби, произтичащи от тази схема за стимулиране, да бъдат определени на равнище, което оказва съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както изрично се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, което според Комисията следва да доведе до максимална финансова загуба, по-голяма или равна на 1 % от установените разходи.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- (39) Въз основа на оценката, изложена в съображения (10)—(38), Комисията установи, че целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от България, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност.
- (40) Комисията отбелязва, че някои държави членки са заявили намерението си да включат разходни елементи, свързани със засичане на дроне в зоните на летищата, в своите ценови бази за РПЗ. Въз основа на елементите, съдържащи се в проектоплановите за ефективност, не беше възможно да се установи точно до каква степен държавите членки са включили такива установени разходи в своите ценови бази за РПЗ и когато такива разходи са били включени, до каква степен те са направени 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, за да съберат съответната информация, и ще проучат допълнително докладваните разходи, свързани със засичане на дроне 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 дроне.

- (41) 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 следва да бъде 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 РПЗ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от България 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 България.

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 България 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

България	Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като ниво на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на ЕААБ				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	Цел за управлението на безопасността	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
ДП „Ръководство на въздушното движение“ (BULATSA)	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 България в областта на околната среда при прелитане, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Референтни стойности за България	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Средно закъснение в УПВД в минути за полет по маршрута

	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Заложени в проектоплана на България цели във връзка с капацитета при прелитане, в минути закъснение в УПВД за полет	0,04	0,08	0,07	0,08
Референтни стойности за България	0,04	0,08	0,07	0,08

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“**Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане**

Зона за събиране на такси при прелитане на България	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.)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,96 EUR	27,43 EUR	48,89 EUR	34,55 EUR	31,41 EUR	28,44 EUR