

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2023/176 НА КОМИСИЯТА

от 14 декември 2022 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Франция съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Съюз цели за ефективност, отнасящи се за третия референтен период

(нотифицирано под номер C(2022) 9230)

(само текстът на английски 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) 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 и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 ⁽²⁾, и по-специално член 15, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

- (1) По силата на член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 държавите членки изготвят планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), в които трябва да бъдат включени задължителни цели за ефективност за всеки референтен период от схемата за ефективност за аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Целите за ефективност трябва да отговарят на валидните за целия Съюз цели, приети от Комисията за съответния референтен период.
- (2) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период (РПЗ) първоначално бяха определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 на Комисията ⁽³⁾. Тъй като валидните за целия Съюз цели за ефективност и проектопланове за ефективност за РПЗ, представени впоследствие от държавите членки през октомври 2019 г., бяха изготвени преди избухването на пандемията от COVID-19 през март 2020 г., в тях не беше отразено значителното намаляване на въздушното движение вследствие на мерките, предприети от държавите членки и от трети държави за ограничаване на пандемията.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ 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).

- (3) 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. На 2 юни 2021 г. Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 на Комисията ⁽⁵⁾ за определяне на валидни за целия Европейски съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ. На тази основа през октомври 2021 г. държавите членки представиха на Комисията проектопланове за ефективност, съдържащи преразгледани местни цели за ефективност за РПЗ.
- (4) На 13 април 2022 г. Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 на Комисията ⁽⁶⁾ с адресати Белгия, Германия, Гърция, Франция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния и Швеция. Според това решение по отношение на проектоплана за ефективност, установен на равнище функционален блок въздушно пространство от Френската република (Франция), заедно с Белгия, Германия, Люксембург и Нидерландия („проектоплан за ефективност на FABEC“), целите във връзка с ефективността на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург не отговарят на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и Комисията издаде препоръки за преразглеждане на тези цели. Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 не включва никакви констатации по отношение на целите за ефективност, приложими за аеронавигационното обслужване, предоставяно във въздушното пространство на Франция.
- (5) В отговор на агресивната война на Русия срещу Украйна, която започна на 24 февруари 2022 г., Съюзът наложи ограничителни мерки, забраняващи кацането и излитането или прелитането над територията на Съюза на руски въздушни превозвачи, на въздухоплавателни средства, регистрирани в Русия, както и на въздухоплавателни средства, които не са регистрирани в Русия, но са собственост, са наети или са контролирани по друг начин от някое руско физическо или юридическо лице, образувание или орган. Тези ограничителни мерки и ответните мерки, приети от Русия, доведоха до промени във въздушното движение в европейското въздушно пространство. Някои държави членки бяха сериозно засегнати от значително намаляване на броя на прелитанията през въздушното пространство, за което отговарят. Въпреки това, на равнището на Съюза наблюдаваното въздействие върху броя на полетите беше ограничено, в сравнение с рязкото намаляване на въздушното движение в цяла Европа в резултат на избухването на пандемията от COVID-19.
- (6) На 13 юли 2022 г. Франция, съвместно с Белгия, Германия, Люксембург и Нидерландия, представи на Комисията преработен проектоплан за ефективност на FABEC за РПЗ.
- (7) На 24 октомври 2022 г. Комисията заключи, че преразгледаните цели за ефективност на разходите, предложени за белгийско-люксембургската зона за събиране на такси при прелитане, все още не са достатъчно убедителни по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Съюз цели за ефективност. Поради това Комисията започна подробна проверка в съответствие с член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 по отношение на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на FABEC, представен на 13 юли 2022 г. С Решение (ЕС) 2022/2255 ⁽⁷⁾ Комисията уведоми за това Белгия, Франция, Германия, Люксембург и Нидерландия.
- (8) На 28 октомври 2022 г. Франция уведоми Комисията, че се е оттепила от преработения проектоплан за ефективност на FABEC и представи на Комисията преработен проектоплан за ефективност за РПЗ, изготвен на национално равнище („преработен национален проектоплан за ефективност“). Преразгледаният национален проектоплан за ефективност запазва целите за ефективност за аеронавигационното обслужване, предоставяно във въздушното пространство на Франция, на равнището, определено в преработения проектоплан за ефективност на FABEC, представен на 13 юли 2022 г. На практика преработеният проектоплан за ефективност на FABEC не носи на Франция допълнителни ползи или полезни взаимодействия. В преработения национален проектоплан за ефективност не се посочва отрицателно въздействие, произтичащо от прекратяването на дейностите по планиране на ефективността и определяне на цели на равнище FABEC.

⁽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).

⁽⁶⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 на Комисията от 13 април 2022 г. относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, заложи в проектопланове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, представени от Белгия, Германия, Гърция, Кипър, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Румъния, Франция и Швеция в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за третия референтен период и определяне на препоръки за преразглеждане на тези цели (ОВ L 135, 12.5.2022 г., стр. 4).

⁽⁷⁾ Решение (ЕС) 2022/2255 на Комисията от 24 октомври 2022 г. относно започването на подробна проверка на определени цели за ефективност, заложи в преработения проектоплан за ефективност за третия референтен период, представен на равнище функционален блок въздушно пространство от Белгия, Германия, Люксембург, Нидерландия и Франция в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 297, 17.11.2022 г., стр. 71).

- (9) Органът за преглед на ефективността, който оказва съдействие на Комисията при прилагането на схемата за ефективност съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, представи на Комисията доклад със своята оценка на преработения национален проектоплан за ефективност.
- (10) В съответствие с член 15, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, като отчете местните обстоятелства, Комисията оцени съгласуваността на местните цели за ефективност, заложи в преработения национален проектоплан за ефективност на Франция, въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент. По отношение на всяка ключова за ефективността област и свързаните с нея цели за ефективност Комисията допълни оценката си с преглед на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (11) В публикуваната през юни 2022 г. базова прогноза за въздушното движение на Службата за статистически данни и прогнозиране на Евроконтрол (STATFOR) се взема предвид промяната в обстоятелствата по отношение на въздушното движение в европейското въздушно пространство вследствие на агресивната война на Русия срещу Украйна. Въз основа на тази прогноза Комисията отбелязва, че не се очаква Франция да претърпи съществени промени във въздушното движение през РПЗ в резултат на агресивната война на Русия в Украйна. Следователно променените обстоятелства не оказват пряко въздействие върху целите за ефективност, заложи в преработения национален проектоплан за ефективност, или върху оценката на Комисията на тези цели по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.
- (12) Франция по изключение е съгласна да се откаже от правата си по член 342 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958 ⁽⁸⁾ и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

Оценка на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“

- (13) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията извърши оценка на съгласуваността на представените от Франция цели, заложи в преработения национален проектоплан за ефективност, относно ефективността на управлението на безопасността от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване в съответствие с точка 1.1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (14) Местните цели за ефективност за безопасността, предложени от Франция 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:

Франция	Цели за ефективността на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)				
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	Цел за управлението на безопасността	2022	2023	2024	Цели, валидни за целия Съюз (2024)
DSNA	Политика и цели за безопасност	C	C	C	C
	Управление на риска за безопасността	D	D	D	D
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	C
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	C
	Култура на безопасност	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Регламент № 1 определя езиците, които се използват от Европейската икономическа общност (ОВ L 7, 6.10.1958 г. стр. 385/58).

- (15) Целите за ефективност по отношение на безопасността, предложени от Франция за доставчика на аеронавигационно обслужване, а именно Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), отговарят на валидните за целия Съюз цели за ефективност.
- (16) Комисията отбелязва, че в преработения национален проектоплан за ефективност се съдържат мерки за DSNA за постигане на местните цели за безопасност, като например действия в подкрепа на културата на безопасност, актуализирани процеси за разпознаване и анализ на опасностите и подобрения в управлението на риска за безопасността.
- (17) Следователно предвид съображения 14, 15 и 16 и като се има предвид, че валидните за целия Съюз цели за ефективност за безопасността, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, трябва да бъдат постигнати до последната година от РПЗ, а именно 2024 г., целите в ключовата за ефективността област „безопасност“, включени в преработения национален проектоплан за ефективност следва да се приеме, че отговарят на валидните за целия Съюз цели за ефективност.

Оценка на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“

- (18) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от Франция цели относно средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. *при прелитане*) за действителната траектория е оценена в съответствие с точка 1.2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Съответно предложените цели, съдържащи се в преработения национален проектоплан за ефективност, 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 през юни 2021 г., когато са приети валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ.
- (19) По отношение на 2020 г. валидната за целия Съюз цел за ефективност за РПЗ в ключовата за ефективността област „околна среда“, която първоначално беше определена в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, преди избухването на пандемията от COVID-19, не беше преработена в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, доколкото срокът за прилагане на тази цел е изтекъл, поради което нейното изпълнение е станало окончателно и няма възможност за корекции с обратно действие. Аналогично в преработените проектопланове за ефективност не е възможно да се изменят със задна дата местните цели за ефективност в област „околна среда“ за 2021 г., определени от държавите членки в проектоплановите за ефективност, представени през октомври 2021 г. Поради това съгласуваността на местните цели за ефективност в област „околна среда“ със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се оценява по отношение на 2022 г., 2023 г. и 2024 година.
- (20) Целите за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“, предложени от Франция, и съответните национални референтни стойности за РПЗ от ERNIP, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, са следните:

Франция	2022	2023	2024
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. <i>при прелитане</i>) за действителната траектория	2,83 %	2,83 %	2,83 %
Референтни стойности	2,83 %	2,83 %	2,83 %

- (21) Комисията отбелязва, че целите за ефективност в област „околна среда“, предложени от Франция, са еднакви със съответните национални референтни стойности за всяка от годините 2022, 2023 и 2024.
- (22) Комисията отбелязва, че в преработения си национален проектоплан за ефективност Франция е представила мерки за постигане на местните цели в област „околна среда“, които включват подобрена наличност на трасета, разгръщане на навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС, и операции с непрекъснато снижаване, подобро гъвкаво използване на въздушното пространство, както и въвеждане на свободно трасово въздушно пространство. Освен това Комисията приканва Франция да въведе всички препоръчани от ERNIP мерки за подобряване на траекториите по маршрутите.
- (23) Поради това, с оглед на съображения 20, 21 и 22, целите в ключовата за ефективността област „околна среда“, включени в преработения национален проектоплан за ефективност, следва да се приеме, че отговарят на валидните за целия Съюз цели за ефективност.

Оценка на заложените в плана цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“

- (24) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от Франция цели относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) за полет по маршрута оценена в съответствие с точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Съответно целите, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, който е бил на разположение на 2 юни 2021 г., когато са приети валидните за целия Съюз преразгледани цели за ефективност за РПЗ.
- (25) По отношение на 2020 г. валидната за целия Съюз цел за ефективност за РПЗ в ключовата за ефективността област „капацитет“, която първоначално беше определена в Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903, преди избухването на пандемията от COVID-19, не беше преработена в Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, доколкото срокът за прилагане на тази цел е изтекъл, поради което нейното изпълнение е станало окончателно и няма възможност за корекции с обратно действие. Аналогично в преработените проектопланове за ефективност не е възможно да се изменят със задна дата местните цели за ефективност в област „капацитет“ за 2021 г., определени от държавите членки в проектоплановите за ефективност, представени през октомври 2021 г. Поради това съгласуваността на местните цели за ефективност в област „капацитет“ със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност следва да се оценява по отношение на годините 2022, 2023 и 2024.
- (26) Заложените в плана за ефективност цели във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Франция за РПЗ, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, както и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата, са следните:

Франция	2022	2023	2024
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет	0,25	0,25	0,25
Референтни стойности	0,25	0,25	0,25

- (27) Комисията отбелязва, че целите за капацитета, предложени от Франция, са еднакви със съответните национални референтни стойности за годините 2022, 2023 и 2024.
- (28) Комисията отбелязва, че в преработения национален проектоплан за ефективност Франция е представила мерки за постигане на местните цели за капацитета при прелитане. Тези мерки включват модернизиране на системите и инструментите за управление на въздушното движение, увеличаване на броя на еквивалентите на пълно работно време на ръководителите на полети („РП“), подобрения в организацията на обучението и графика за обучение на РП, както и по-голяма гъвкавост по отношение на работното време на РП.
- (29) Поради това, с оглед на съображения 26, 27 и 28, целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в преработения национален проектоплан за ефективност, следва да се приеме, че отговарят на валидните за целия Съюз цели за ефективност.

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

- (30) 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 плана цели във връзка с капацитета при прелитане с преглед на заложените в плана 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 цели не поражда опасения по отношение на Франция.

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

- (31) Комисията оцени съгласуваността на целите за ефективността на разходите, предложени в преработения национален проектоплан за ефективност, в съответствие с точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (32) Заложените в плана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, предложени от Франция за РПЗ, са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Франция	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020—2021	2022	2023	2024
Цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	65,2-4 EUR	59,4-3 EUR	132,0-6 EUR	76,1-4 EUR	62,0-9 EUR	58,5-6 EUR

- (33) По отношение на точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че тенденцията при установените единични разходи („УЕР“) на равнище зона за събиране на такси от -0,4 % при прелитане през РПЗ изпреварва валидната за целия Съюз тенденция от +1,0 % за същия период.
- (34) По отношение на точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че дългосрочната тенденция при УЕР на равнище зона за събиране на такси при прелитане от -1,2 % през втория референтен период („РП2“) и РПЗ изостава от валидната за целия Съюз дългосрочна тенденция от -1,3 % за същия период.
- (35) По отношение на точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Франция базова стойност за УЕР от 59,43 EUR, изразена по цени от 2017 г. (стойност на еврото от 2017 г.) е с 1,8 % по-ниска от средната базова стойност от 60,53 EUR по стойност на еврото от 2017 г. за съответната група за сравнение.
- (36) Ясно е, че тенденцията при УЕР във Франция през РПЗ изпреварва съответната тенденция за целия Съюз и че базовата стойност на Франция за 2019 г. е под средната стойност за групата за сравнение. Освен това във Франция се наблюдава значително намаляване на УЕР през РП2 и РПЗ. Поради това Комисията смята, че по отношение на Франция слабо отклонение от дългосрочната тенденция при УЕР за целия Съюз през РПЗ, посочено в съображение (34), не пречи целите за ефективност на разходите да са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност на разходите.
- (37) Поради това, с оглед на съображения 32 и 36, целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, включени в преработения национален проектоплан за ефективност, следва да се приеме, че отговарят на валидните за целия Съюз цели за ефективност.

Преглед на заложените в плана цели във връзка с ефективността на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

- (38) 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 допълни своята оценка на заложените в плана цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане като направи преглед на заложените в плана 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 цели не пораждат опасения по отношение на Франция.

Преглед на схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, допълващ оценката на Комисията на заложените в плана цели във връзка с капацитета

- (39) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията допълни своята оценка на заложените в плановете цели във връзка с капацитета с преглед на схемите за стимулиране, посочени в член 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Във връзка с това Комисията проучи дали предложените схеми за стимулиране отговарят на съществени изисквания, установени в член 11, параграфи 1 и 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.
- (40) В Решение за изпълнение (ЕС) 2022/728 Комисията стигна до заключението, че Франция трябва да преразгледа своите схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане* и с капацитета в зоните на летищата така, че максималната финансова загуба, произтичаща от тези схеми за стимулиране, да бъде определена на равнище, на което оказва съществено въздействие върху изложените на риск приходи. Комисията обаче отбелязва, че Франция не е направила промени в тези схеми за стимулиране в сравнение с проектоплана за ефективност на FAVES, представен през 2021 г., и преработения проектоплан за ефективност на FAVES, представен на 13 юли 2022 г.
- (41) Поради това с оглед на съображение 40 Комисията стига до заключението, че схемите за стимулиране, определени в преработения национален проектоплан за ефективност, продължават да пораждат опасения. Съответно Комисията потвърждава виждането си, че във връзка с приемането на окончателния си план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Франция следва да преразгледа своите схеми за стимулиране за постигане на целите във връзка с капацитета *при прелитане* и с капацитета в зоните на летищата така, че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, на което оказват 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, равна на 1 % от установените разходи или по-висока.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- (42) С оглед на гореизложеното Комисията смята, че целите за ефективност, включени в преработения национален проектоплан за ефективност, представен от Франция, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Франция на 28 октомври 2022 г. съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, и изброени в приложението към настоящото решение, са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност за третия референтен период и определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 14 декември 2022 година.

За Комисията
Adina-Ioana VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Цели за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Франция съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004, за които е установено, че са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ефективност за третия референтен период

В КЛЮЧОВАТА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „БЕЗОПАСНОСТ“

Ефективност на управлението на безопасността

Франция	Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение в диапазона от ниво А до ниво D на ЕААБ			
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	Цел за управлението на безопасността	2022	2023	2024
DSNA	Политика и цели за безопасност	C	C	C
	Управление на риска за безопасността	D	D	D
	Осигуряване на безопасност	C	C	C
	Насърчаване на безопасността	C	C	C
	Култура на безопасност	C	C	C

В КЛЮЧОВАТА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория

Франция	2022	2023	2024
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория	2,83 %	2,83 %	2,83 %

В КЛЮЧОВАТА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Средно закъснение, изразено в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута

Франция	2022	2023	2024
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет	0,25	0,25	0,25

В КЛЮЧОВАТА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона за събиране на такси при прелитане на Франция	Базова стойност за 2014 г.	Базова стойност за 2019 г.	2020 — 2021	2022	2023	2024
Цели във връзка с ефективността на разходите при прелитане, изразени като установените единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2017 г.)	65,24 EUR	59,43 EUR	132,06 EUR	76,14 EUR	62,09 EUR	58,56 EUR