# РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/1039 НА КОМИСИЯТА

**от 16 май 2025 година**

**относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Швейцария в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, отнасящи се за четвъртия референтен период на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе**

*(нотифицирано под номер C(2025) 2923)*

**(само текстовете на италиански, немски и френски език са автентични)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт ([1]),

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) ([2]), и по-специално член 11, параграф 3, буква в), втора алинея от него,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2024/2803 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. за реализирането на Единното европейско небе ([3]), и по-специално член 58, параграф 3 от него,

след консултации с Комитета за единно небе,

като има предвид, че:

## 1. **КОНТЕКСТ**

(1) Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 държавите членки трябва да изготвят планове на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), включително цели, за ефективност за всеки референтен период на схемата за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тези планове трябва да включват местни цели за ефективност, които са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за съответния референтен период.

(2) Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период (РП4, 2025—2029 г.) бяха определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията ([4]).

(3) Всички държави членки и Швейцария изготвиха и приеха проектопланове за ефективност за РП4, които бяха представени за оценка на Комисията до 1 октомври 2024 г. Швейцария представи на Комисията проектоплан за ефективност, приет съвместно с Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия (по-нататък наричани „държавите — членки на ЕС, които са част от FABEC“) на равнището на функционалния блок въздушно пространство в Централна Европа (FABEC). След проверката на пълнотата на проектоплана за ефективност на FABEC Комисията поиска от FABEC да представи до 15 ноември 2024 г. актуализирана версия на този план.

(4) Включената в настоящото решение оценка на Комисията се основава на актуализирания проектоплан за ефективност на FABEC (по-нататък наричан „проектоплан за ефективност на FABEC“), представен от Швейцария и държавите членки, които са част от FABEC.

([1]) ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) ОВ L, 2024/2803, 11.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията от 12 юни 2024 г. 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. (ОВ L, 2024/1688, 17.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Органът за преглед на ефективността (ОПЕ), който оказва съдействие на Комисията при прилагането на схемата за ефективност, представи на Комисията доклад със своето становище относно оценката на проектоплана за ефективност на FABEC.

(6) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([5]) Комисията оцени съгласуваността на местните цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на FABEC, въз основа на критериите, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства.

(7) Комисията допълни оценката си с прегледа на проектоплана за ефективност на FABEC по отношение на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение. По отношение на точка 2.1, буква г), подточка vii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията отбелязва, че в рамките на този преглед не е извършила подробен анализ на методиката, използвана от Швейцария за разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата през РП4. Поради това на този етап Комисията не е направила заключения относно съответствието на тази методика за разпределяне на разходите с член 15, параграф 2, букви д) и е) от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) и член 22, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(8) Настоящото решение обхваща единствено целите за ефективност и елементите, определени в точка 2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, които се прилагат пряко за доставчика на аеронавигационно обслужване, определен да предоставя обслужване във въздушното пространство на Швейцария.

## 2. **КОНСТАТАЦИИ В РАМКИТЕ НА ОЦЕНКАТА**

### **Оценка на целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Швейцария**

(9) Съгласуваността на целите за ефективност на разходите, включени в проектоплана за ефективност на FABEC 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 РП4, дългосрочната тенденция на УЕР през третия референтен период (2020—2024 г.) (РП3) и РП4 (2025—2029 г.), както и базовата стойност на 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.

(10) Целите за ефективност на разходите при прелитане, предложени за зоната за събиране на такси при прелитане на Швейцария за РП4, и свързаните с тях базови стойности са следните:

| **Зона за събиране на такси при прелитане на Швейцария** | **Базова стойност за 2019 г.** | **Базова стойност за 2024 г.** | **2025 г.** | **2026 г.** | **2027 г.** | **2028 г.** | **2029 г.** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Цели и базови стойности в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“,** изразени като установени единични разходи (в реално изражение по цени от 2022 г.) | **110,08 CHF** | **124,74 CHF** | **131,82 CHF** | **133,17 CHF** | **131,03 CHF** | **128,63 CHF** | **129,42 CHF** |
| | 109,54 EUR | 124,13 EUR | 131,17 E-UR | 132,51 E-UR | 130,39 E-UR | 128,00 E-UR | 128,79 EUR |

([5]) 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).

([6]) Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) По отношение на критерия за оценка, определен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че тенденцията на УЕР на Швейцария от +0,7 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(12) По отношение на критерия за оценка, определен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че дългосрочната тенденция на УЕР на Швейцария от +1,8 % през РП3 и РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от - 1,0 % за същия период.

(13) По отношение на критерия за оценка, определен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Швейцария базова стойност на УЕР от 124,13 EUR, представена в реално изражение по цени от 2022 г. (стойност на еврото от 2022 г.), е с 41,8 % по-висока от средната базова стойност от 87,51 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква д) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(14) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (11), (12) и (13), може да се считат за необходими и пропорционални в съответствие с точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това Комисията направи оценка дали наблюдаваните отклонения от тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз и от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочени в съображения (11) и (12), се дължат изключително на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, или на разходи за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(15) 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 проектоплана за ефективност на FABEC Швейцария посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от доставчика на аеронавигационно обслужване Skyguide във връзка с необходимите мерки за постигане на целите по отношение на капацитета (по-нататък наричани „мерки във връзка с капацитета“). Представените мерки във връзка с капацитета се състоят от следните основни елементи:

а) обучение и наемане на нови ръководители на полети от страна на Skyguide, за да се заменят ръководителите на полети, които се очаква да се пенсионират през РП4, но също така и за да се отговори на прогнозираното нарастване на въздушното движение. Планира се това да доведе до общо увеличение с около 10 % на броя на оперативните ръководители на полети в районните контролни центрове (РКЦ) в Женева и Цюрих през РП4;

б) инвестиции в инфраструктура и системи в подкрепа на устойчивостта на операциите, включително допълнителни решения за работа в извънредни ситуации и алтернативни решения;

в) технически подобрения на системата за управление на въздушното движение, позволяващи увеличаване на капацитета и ефективността. Тези подобрения ще подпомогнат независимите от местоположението операции в РКЦ в Женева и Цюрих, което означава, че цялото швейцарско въздушно пространство може да бъде контролирано от който и да е от тези два РКЦ;

г) внедряване на инструменти за оптимизиране на управлението на потоците въздушно движение.

(16) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Швейцария за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (15), са значително по-ниски в парично изражение от наблюдаваните отклонения от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, изчислени от ОПЕ. Освен това Комисията отбелязва, че определени мерки във връзка с капацитета, на които се позовава Швейцария, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответния доставчик на аеронавигационно обслужване или може да не допринасят пряко за увеличаване на капацитета на въздушното пространство. Следователно без допълнителна подробна информация и анализ не е възможно да се направи заключение дали мерките във връзка с капацитета, представени от Швейцария, могат да се считат в своята цялост за необходими и пропорционални за постигане на местните цели за ефективност във връзка с капацитета за РП4. Поради това Комисията отбелязва, че наблюдаваните отклонения от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, посочени в съображения (11) и (12), не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, произтичащи от представените мерки във връзка с капацитета.

(17) Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не следва да се счита за изпълнен по отношение на Швейцария.

(18) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Швейцария не е представила мерки за преструктуриране, които биха оправдали отклонение от тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз или от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз съгласно критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(19) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (10)—(18), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Швейцария не следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

**Преглед на мерките за постигане на целите в областта на околната среда**

(20) В съответствие с точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност на FABEC, като извърши преглед на мерките за постигане на целите в областта на околната среда, включени в този план.

(21) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (20), Комисията изразява дълбоки съмнения дали мерките, представени от Швейцария и държавите — членки на ЕС, които са част от FABEC, за постигане на целите за ефективност на FABEC във връзка с околната среда, са достатъчни, за да се даде възможност за ефективно постигане на тези цели. Като взема предвид констатациите на ОПЕ, Комисията отбелязва по-специално, че мерките, представени от Франция по отношение на доставчика на аеронавигационно обслужване DSNA, са недостатъчни, за да дадат възможност за целевите подобрения на ефективността на полетите през РП4.

(22) Поради това Комисията счита, че FABEC следва да въведе допълнителни мерки за постигане на целите си в областта на околната среда за РП4, например чрез ефективно въвеждане на въздушно пространство за свободно планиране и на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране с допълнителни съседни държави членки.

**Преглед на мерките за постигане на целите във връзка с капацитета**

(23) В съответствие с точка 2.1, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност на FABEC, като извърши преглед на мерките за постигане на целите във връзка с капацитета при прелитане, включени в този план.

(24) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (23), Комисията изразява дълбоки съмнения дали мерките, представени от Швейцария и държавите — членки на ЕС, които са част от FABEC, за постигане на целите за ефективност на FABEC във връзка с капацитета при прелитане, са достатъчни, за да се даде възможност за ефективно постигане на тези цели. Като взема предвид констатациите на ОПЕ, Комисията отбелязва по-специално, че мерките, представени от Германия по отношение на доставчика на аеронавигационно обслужване DFS, са недостатъчни, за да се отговори ефективно на обема на въздушното движение, очакван през РП4.

(25) Поради това Комисията счита, че Швейцария и държавите — членки на ЕС, които са част от FABEC, следва да въведат допълнителни мерки за постигане на целите си във връзка с капацитета за РП4, например по отношение на обучението и наемането на допълнителни ръководители на полети, по-ефективното използване на ресурсите и споразумения за сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване.

**Преглед на целите във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата**

(26) В съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност на FABEC, като извърши преглед на определените от Швейцария цели за ефективност във връзка с капацитета за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, предоставяно на посочените в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение летища. Беше установено, че тези цели пораждат опасения.

(27) На първо място, Комисията отбелязва, че предложените цели във връзка с капацитета в зоните на летищата на Швейцария за РП4 водят до влошаване на средното годишно закъснение в УПВД при долитане в сравнение с РП3. В действителност предложените цели за РП4 са определени на 1,60 минути на полет, докато действителните показатели, регистрирани през РП3, варират от 0,37 до 1,50 минути на полет.

(28) На второ място, при разбивката на целите във връзка с капацитета в зоните на летищата на равнището на летищата беше установено, че тези цели във връзка с капацитета в зоните на летищата водят до значително по-лошо равнище на закъснение в УПВД за полет за летищата в Цюрих и Женева, отколкото равнището на ефективност на сходни летища, определено от ОПЕ.

(29) Поради това Комисията счита, че Швейцария следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 с оглед на констатациите, изложени в съображения (27) и (28), или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

**Преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата**

(30) В съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност на FABEC, като извърши преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, определени от Швейцария по отношение на посочените в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение летища.

(31) Комисията отбелязва, че целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Швейцария са довели до влошаване на тенденцията на УЕР от + 1,0 % през РП4. Освен това беше установено, че средните УЕР за РП4 за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата в Цюрих и Женева се оценяват като значително по-високи от средните УЕР на сходни летища, определени от ОПЕ.

(32) Поради това Комисията счита, че Швейцария следва допълнително да обоснове своите цели за ефективност на разходите в зоните на летищата за РП4 с оглед на констатациите, изложени в съображение (31), или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

**Преглед на схемите за стимулиране на капацитета при прелитане и в зоните на летищата**

(33) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията извърши преглед на схемите за стимулиране, включени в проектоплана за ефективност на FABEC, с цел да се подпомогне постигането на целите във връзка с капацитета (по-нататък наричани „схеми за стимулиране на капацитета“). Беше установено, че схемите за стимулиране на капацитета за РП4, въведени от Швейцария за аеронавигационното обслужване при прелитане и в зоните на летищата, пораждат опасения.

(34) Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета при прелитане на FABEC и схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата на Швейцария, установени в проектоплана за ефективност на FABEC, включват максимална финансова загуба в размер на едва 0,50 % от установените разходи. Като взема предвид експертната консултация, предоставена от ОПЕ, Комисията счита, че максималните финансови загуби за тези схеми за стимулиране не са в съответствие с член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, съгласно който се изисква тези схеми за стимулиране да оказват „*съществено въздействие върху изложените на риск приходи*“.

(35) Поради това, във връзка с проектоплана за ефективност на FABEC, Швейцария следва да преразгледа своите схеми за стимулиране на капацитета, посочени в съображение (34), така че максималните финансови загуби, произтичащи от тези схеми за стимулиране, да бъдат определени на равнище, което оказва съществено въздействие върху изложените на риск приходи, както се изисква съгласно член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Според Комисията това преразглеждане следва да доведе до максимална финансова загуба, равна на 1 % от годишните установени разходи или по-висока.

## 3. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(36) С оглед на гореизложеното определени цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на FABEC по отношение на Швейцария, не следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(37) Поради това, в съответствие с член 14, параграф 3, втора алинея от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Швейцария и държавите членки, които са част от FABEC, трябва да представят на Комисията своя преработен проектоплан за ефективност в срок от три месеца от датата на приемане на настоящото решение, като вземат предвид препоръките, направени от Комисията.

(38) Комисията проведе консултация с Швейцария относно препоръките, изложени в настоящото решение, в съответствие с член 19, параграф 2 от Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Целите за ефективност по отношение на Швейцария, изброени в приложението към настоящото решение, които са включени в проектоплана за ефективност на функционалния блок въздушно пространство в Централна Европа, не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията.

*Член 2*

Швейцария ще преразгледа с оглед на тяхното понижаване целите за ефективност на разходите, определени за нейната зона за събиране на такси при прелитане, изразени като установени единични разходи (УЕР).

При преразглеждането на своите цели за ефективност на разходите Швейцария:

а) гарантира, че преразгледаните цели за ефективност на разходите са съгласувани както с тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз, така и с дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочени съответно в точка 1.4, букви а) и б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317;

б) намалява съответно равнището на установените разходи, по-специално по отношение на календарната 2029 г.;

в) използва най-новите прогнози за въздушното движение, изразени в единици обслужване, в съответствие с член 10, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

Ако в преработения проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен в съответствие с член 14, параграф 3, втора алинея от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Швейцария се позовава на отклонение по точка 1.4, буква г) от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, тя гарантира, че това отклонение е аргументирано с подходяща информация и обосновки. По-конкретно Швейцария трябва да докаже, че всички мерки, на които се позовава, за да обоснове отклонение от валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите, са свързани единствено с допълнителни оперативни ресурси или технически възможности, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета.

*Член 3*

Адресат на настоящото решение е Конфедерация Швейцария.

Съставено в Брюксел на 16 май 2025 година.

*За Комисията*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Член на Комисията*

*ПРИЛОЖЕНИЕ*

**Цели за ефективност, за които е установено, че не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

| **Зона за събиране на такси при прелитане на Швейцария** | **Базова стойност за 2019 г.** | **Базова стойност за 2024 г.** | **2025 г.** | **2026 г.** | **2027 г.** | **2028 г.** | **2029 г.** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Цели и базови стойности в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“**, изразени като установени единични разходи (в реално изражение по цени от 2022 г.) | **110,08 CHF** | **124,74 CHF** | **131,82 CHF** | **133,17 CHF** | **131,03 CHF** | **128,63 CHF** | **129,42 CHF** |
| | 109,54 EUR | 124,13 EUR | 131,17 EUR | 132,51 EUR | 130,39 EUR | 128,00 EUR | 128,79 EUR |