2025/1057

28.5.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1057 НА КОМИСИЯТА

от 19 май 2025 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Австрия 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) 3006)

(само текстът на немски език е автентичен)

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 (ЕС) 2024/2803 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. за реализирането на Единното европейско небе ([2]), и по-специално член 58, параграф 3 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 ([3]), и по-специално член 14, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

(1) Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 държавите членки трябва да изготвят на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство (ФБВП) планове, в т.ч. цели за ефективност за всеки референтен период от схемата за ефективност и за таксуване 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 са изготвили и приели проектопланове за ефективност за РП4, които бяха представени на Комисията за оценка до 1 октомври 2024 г. След проверката на пълнотата на тези проектопланове за ефективност Комисията поиска от държавите членки да представят до 15 ноември 2024 г. актуализирани проектопланове за ефективност.

(4) Оценката на Комисията, представена в настоящото решение, се основава на актуализирания проектоплан за ефективност за РП4, представен от Австрия („проектоплан за ефективност“).

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

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ОВ L, 2024/2803, 11.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/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).

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

(7) Комисията допълни оценката си на проектоплана за ефективност с преглед 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 не е извършила подробен анализ на използваната от Австрия методика за разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата през РП4 като част от този преглед. Поради това на този етап Комисията не е направила заключения по отношение на 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 ([5]) и член 22, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

Оценка на целите за безопасност

(8) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ съгласуваността на целите, включени в проектоплана за ефективност, е оценена в съответствие с точка 1.1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(9) Целите за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, предложени от Австрия 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:

Австрия	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**					
Доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Austro Control	Политика и цели за безопасност	B	B	B	B	**C**
	Управление на риска за безопасността	B	B	B	C	**D**
	Осигуряване на безопасност	B	B	B	B	**C**
	Насърчаване на безопасността	B	B	B	B	**C**
	Култура на безопасност	B	B	B	B	**C**

(10) Комисията установи, че предложените от Австрия цели за ефективност във връзка с безопасността за доставчика на аеронавигационно обслужване — Austro Control, са еднакви с валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност по отношение на календарната 2029 г.

(11) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност се определят мерки за Austro Control за постигане на местните цели за безопасност, като например прилагане на интегриран подход към управлението на риска за безопасността, засилване на трансграничното сътрудничество в областта на безопасността, управление на риска от умора и насърчаване на обучението и осведомеността с цел поощряване на културата на безопасност.

([5]) 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).

(12) Както е отбелязано в съображения 9 и 10, местните цели за ефективност във връзка с безопасността за 2029 г., включени в проектоплана за ефективност, са съгласувани със съответните валидни за целия Европейски съюз цели, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688. Поради това тези местни цели за ефективност във връзка с безопасността следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(13) Независимо от това се счита, че междинните цели за периода 2025—2028 г. за всички цели за управление на безопасността са необичайно ниски и недостатъчни, за да се гарантира последващото постигане на целите за 2029 г. Освен това такива ниски междинни цели не са оправдани с оглед на действителните показатели на Austro Control през РП3 и мерките за постигане на целите за безопасност през РП4, посочени в съображение 11.

(14) Поради това в окончателния си план за ефективност, който ще бъде приет съгласно член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Австрия следва да разгледа констатациите, изложени в съображение 13, чрез подобряване на целевите равнища на управление на безопасността за периода 2025—2028 г.

Оценка на целите в областта на околната среда

(15) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на целите, включени в проектоплана за ефективност 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 от Австрия в областта на околната среда бяха сравнени със съответните референтни стойности за ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската маршрутна мрежа (ERNIP), изготвен в съответствие с приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ([6]) и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

(16) Целите за ефективност в областта на околната среда, предложени от Австрия за РП4, и съответните национални референтни стойности от ERNIP, изразени като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория, са следните:

Австрия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Референтни стойности	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) Комисията отбелязва, че целите в областта на околната среда, предложени от Австрия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от РП4.

(18) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Австрия е представила мерки за постигане на местните цели в областта на околната среда, които включват въвеждането на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране с Чешката република, Унгария и Словакия, както и инициатива за насърчаване на спазването от страна на ползвателите на въздушното пространство на подадените от тях полетни планове.

(19) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 16, 17 и 18, целите в ключовата за ефективността област „околна среда“, включени в проектоплана за ефективност на Австрия, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

([6]) 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).

Оценка на целите във връзка с капацитета

(20) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на целите, включени в проектоплана за ефективност относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) за полет по маршрута, е оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Съответно предложените от Австрия цели във връзка с капацитета бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, изготвен в съответствие с член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

(21) Целите във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Австрия за РП4, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, както и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата, са следните:

Австрия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Референтни стойности	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) Комисията отбелязва, че целите във връзка с капацитета, предложени от Австрия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от РП4.

(23) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Австрия е представила мерки за постигане на своите цели във връзка с капацитета при прелитане. На първо място, тези мерки включват назначаването на нови ръководители на полети (РП), което дава възможност за увеличаване на броя на еквивалентите на пълно работно време за РП, обслужващи районния контролен център. На второ място, тези мерки включват въвеждане на нова система за УВД, преструктуриране на въздушното пространство, обучение и гъвкаво съставяне на графиците за дежурство, както и преместване на районния контролен център на Виена.

(24) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 21, 22 и 23, целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в проектоплана за ефективност на Австрия, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(25) 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, като направи преглед на целите за ефективност във връзка с капацитета за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели пораждат опасения.

(26) При разбивката на целите във връзка с капацитета в зоните на летищата на равнище летища Комисията установи, че предложените цели във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 водят до значително по-големи закъснения в УПВД за полет за летище Виена от равнището на ефективност на сходни летища, определено от органа за преглед на ефективността.

(27) Поради това Комисията счита, че във връзка с приемането на своя окончателен план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Австрия следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 с оглед на забележките, посочени в съображение 26, или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

Оценка на целите за ефективност на разходите

(28) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на целите, включени в проектоплана за ефективност 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 РП3 и РП4 (2020—2029 г.) 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.

(29) Целите за ефективност на разходите при прелитане, предложени от Австрия за РП4, и свързаните с тях базови стойности са следните:

Зона за събиране на такси при прелитане на Австрия	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.)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) По отношение на критерия за оценка, установен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Австрия тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси от - 0,4 % през РП4 изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(31) По отношение на критерия за оценка, установен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Австрия дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси от - 3,4 % през РП3 и РП4 изпреварва валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от - 1,0 % за същия период.

(32) По отношение на критерия за оценка, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Австрия базова стойност на УЕР от 53,66 EUR в реално изражение по цени от 2022 г. („EUR 2022“) е с 51,7 % по-ниска от средната базова стойност от 110,99 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, определена в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(33) Ясно е, че дългосрочната тенденция на УЕР в Австрия през РП3 и РП4 изпреварва категорично съответната тенденция за целия Европейски съюз и че базовата стойност на Австрия за 2024 г. е значително под средната стойност за групата за сравнение. Освен това в Австрия се наблюдава намаляване на УЕР през РП4. Поради това Комисията смята, че отклонението от тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз за РП4, посочено в съображение 30, не пречи целите за ефективност на разходите на Австрия да са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите.

(34) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 28—33, целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(35) 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, като направи преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели не пораждат опасения.

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

(36) В съответствие с точка 2.1, буква е) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност с преглед на схемите за стимулиране, предвидени в член 11 от посочения регламент за изпълнение. Беше установено, че схемите за стимулиране, създадени от Австрия с цел подпомагане постигането на целите във връзка с капацитета при прелитане и с капацитета в зоните на летищата през РП4, пораждат опасения.

(37) Комисията отбелязва, че както схемата за стимулиране на капацитета при прелитане, така и схемата за стимулиране на капацитета в зоните на летищата, включени в проектоплана за ефективност, съдържат максимална финансова загуба в размер на едва 0,50 % от установените разходи. Като взе предвид експертните становища, предоставени от органа за преглед на ефективността, Комисията смята, че максималните финансови загуби за схемите за стимулиране, определени от Австрия, не са в съответствие с член 11, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, който изисква тези схеми за стимулиране да имат „съществено въздействие върху изложените на риск приходи“.

(38) Поради това Австрия следва да преразгледа своите схеми за стимулиране за постигане на целите за капацитета при прелитане и в зоните на летищата във връзка с приемането на нейния окончателен план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, 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, както изрично 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, по-висока или равна на 1 % от годишните установени разходи.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(39) С оглед на гореизложеното целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на Австрия, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Австрия за четвъртия референтен период (РП4), и изброени в приложението към настоящото решение, са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Република Австрия.

Съставено в Брюксел на 19 май 2025 година.

За Комисията
Apostolos TZITZIKOSTAS
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на Австрия, за които е установено, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „БЕЗОПАСНОСТ“

Австрия	**Цели за ефективността на управлението на безопасността**, изразени като равнище на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)					
Доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.
Austro Control	Политика и цели за безопасност	B	B	B	B	C
	Управление на риска за безопасността	B	B	B	C	D
	Осигуряване на безопасност	B	B	B	B	C
	Насърчаване на безопасността	B	B	B	B	C
	Култура на безопасност	B	B	B	B	C

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Австрия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Австрия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Австрия	**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.)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**