2025/1040

23.5.2025 г.

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/1040 НА КОМИСИЯТА

от 16 май 2025година

относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектоплановете за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, представени от Белгия, Дания, Германия, Естония, Ирландия, Гърция, Франция, Латвия, Люксембург, Нидерландия и Словакия в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе

(нотифицирано под номер C(2025) 2930)

(само текстовете на английски, гръцки, датски, естонски, ирландски, латвийски, немски, нидерландски, словашки и френски език са автентични)

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), 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 ([2]), 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 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 ([3]).

(3) Всички държави членки изготвиха и приеха проектопланове за ефективност за РП4, които бяха представени за оценка на Комисията 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 актуализираните проектопланове за ефективност за РП4, представени от Белгия, Дания, Естония, Германия, Гърция, Франция, Ирландия, Латвия, Люксембург, Нидерландия и Словакия (по-нататък наричани „проектопланове 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]) 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 проектоплановете за ефективност.

(6) В съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([4]) Комисията оцени съгласуваността на местните цели за ефективност, включени в проектоплановете за ефективност, въз основа на критериите, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства, когато това беше уместно.

(7) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ Комисията оцени въз основа на критерия, определен в точка 1.1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, съгласуваността на представените от съответните държави членки цели относно ефективността на управлението на безопасността от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване. В съответствие с това Комисията провери дали предложените цели, включени в проектоплановете за ефективност, осигуряват ниво на ефективност на управлението на безопасността, равно на нивото на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност или по-високо от това ниво.

(8) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на представените от съответните държави членки цели относно средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория беше оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това предложените цели, включени в проектоплановете за ефективност, бяха сравнени със съответните референтни стойности на ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа от 2 юли 2024 г., изготвен в съответствие с приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ([5]) (ERNIP). Тази оценка беше извършена с оглед на местните обстоятелства.

(9) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на представените от съответните държави членки цели относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) за полет по маршрута беше оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това предложените цели, включени в проектоплановете за ефективност, бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата от 2 юли 2024 г., изготвен в съответствие с член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията. Тази оценка беше извършена с оглед на местните обстоятелства.

(10) По отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ съгласуваността на включените в проектоплановете за ефективност 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 УЕР през РП4, дългосрочната тенденция на УЕР през третия референтен период (2020—2024 г.) (РП3) и РП4 (2020—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.

(11) В случаите, в които беше установено, че целите за ефективност на разходите при прелитане не са съгласувани с критериите, посочени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията разгледа допълнително, в светлината на обосновките и доказателствата, представени в проектоплановете за ефективност, дали дадено отклонение може да се счита за необходимо и пропорционално на основание точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

([4]) 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).

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

(12) Комисията допълни оценката си на проектоплановете за ефективност с преглед на елементите, посочени в точка 2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. 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 методиките, използвани от държавите членки за разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата през РП4. Поради това на този етап Комисията не направи никакви заключения относно съответствието на тези методики 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.

2. КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО БЕЛГИЯ, ФРАНЦИЯ, ГЕРМАНИЯ, ЛЮКСЕМБУРГ И НИДЕРЛАНДИЯ

(13) Белгия, Германия, Франция, Люксембург, Нидерландия и Швейцария съвместно изготвиха и приеха проектоплан за ефективност на равнището на функционалния блок въздушно пространство в Централна Европа (FABEC).

(14) В настоящото решение се представя оценката на Комисията на проектоплана за ефективност на FABEC (по-нататък наричан „проектоплан за ефективност на FABEC“) по отношение на Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия. В качеството си на трета държава, която е обект на схемата за ефективност и за таксуване съгласно Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт ([7]), Швейцария беше уведомена отделно от Комисията за констатациите, произтичащи от оценката на проектоплана за ефективност на FABEC ([8]).

Оценка на целите за ефективност на разходите ([9])

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	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.)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) 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 Белгия и Люксембург от - 0,1 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

([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).

([7]) ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Решение за изпълнение C(2025) 2923 на Комисията от 16.5.2025 г. относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, представен от Швейцария съгласно 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.

([9]) Комисията установи, че целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Франция, включени в проектоплана за ефективност на FABEC, са съгласувани със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4. Поради това в настоящото решение не са посочени свързани с тях констатации.

(17) 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 Белгия и Люксембург от +1,1 % 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.

(18) 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 Белгия и Люксембург базова стойност на УЕР от 104,26 EUR, представена в реално изражение по цени от 2022 г. (стойност на еврото от 2022 г.), е с 10,8 % по-висока от средната базова стойност от 94,13 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.

(19) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (16), (17) и (18), 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 (16) и (17), 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.

(20) 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 Белгия и Люксембург посочват допълнителните установени разходи, направени през РП4 от доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАНО) skeyes и районния център в Маастрихт за обслужване на въздушното движение в горното въздушно пространство (MUAC) във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели 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 skeyes и MUAC, главно 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 и да се подпомогне модернизацията на системата;

б) придобиване и внедряване от страна на skeyes на нова система за управление на въздушното движение (УВД) през 2028 г., с която ще се осигурят значителни функционални и технически подобрения; новата система за УВД ще замени настоящата система за УВД на skeyes, която се използва от 2009 г. насам;

в) въвеждане от страна на skeyes на нов инструмент за планиране, който ще даде възможност за автоматизирано съставяне на графиците за дежурство на ръководителите на полети, което ще доведе до оптимизиране на управлението на работната сила и до съответните оперативни ползи;

г) разработване и внедряване от MUAC на нови инструменти и функции в подкрепа на операциите;

д) внедряване от MUAC на структурни подобрения в проектирането и използването на въздушното пространство;

е) изграждане от MUAC на нова сграда с цел разполагане на нова оперативна зала (ОЗ) с помощни офиси и съоръжения.

(21) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Белгия и Люксембург за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (20), 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 някои мерки във връзка с капацитета, на които се позовават Белгия и Люксембург, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответните ДАНО 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 Белгия и Люксембург, 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 (16) и (17), не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, произтичащи от представените мерки във връзка с капацитета.

(22) 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 Белгия и Люксембург.

(23) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Белгия и Люксембург не са представили 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.

(24) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (15)—(23), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Зона за събиране на такси при прелитане на Германия

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Германия	**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.)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 Германия от - 1,2 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси съответства на валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(27) 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 Германия от - 0,2 % 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.

(28) 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 Германия базова стойност на УЕР от 74,90 EUR по стойност на еврото от 2022 г. е с 29,9 % по-висока от средната базова стойност от 57,66 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква а) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(29) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (27) и (28), 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 наблюдаваното отклонение от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочено в съображение (27), се дължи 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.

(30) 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 Германия посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от ДАНО DFS и MUAC във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели 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 DFS и MUAC: в случая на DFS тази мярка се планира да доведе през РП4 до общо увеличение с над 10 % на броя на оперативните ръководители на полети в районните контролни центрове (РКЦ) в Бремен, Карлсруе, Ланген и Мюнхен, за да се преодолее недостигът на капацитет в тези РКЦ; за MUAC се планира броят на оперативните ръководители на полети да се увеличи незначително през РП4, но приемът на нови ръководители на полети ще остане значителен, за да се компенсира очакваният голям брой пенсионирани ръководители на полети през този референтен период;

б) придобиване и внедряване от DFS на нови функционалности на системата за УВД за РКЦ в Бремен и Мюнхен; очаква се тези функционалности да доведат до оперативни подобрения в предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително до увеличаване на капацитета на въздушното пространство;

в) инициативата на MUAC и DFS по отношение на РКЦ в Карлсруе за създаване на два центъра за данни с геодублиране, които могат да се поддържат и заместват взаимно, с цел повишаване на качеството на аеронавигационното обслужване;

г) участие на DFS, заедно с шест други ДАНО, в програма за сътрудничество, целяща разработването на обща бъдеща система за УВД за съответните ДАНО; DFS счита, че новата система за УВД може да бъде внедрена в РКЦ в Ланген не по-рано от 2031 г., което е извън рамките на РП4;

д) внедряване от DFS на технически системи и софтуер, необходими за изпълнение на подфункцията „AF6 — първоначален обмен на информация за траекторията“, изисквана съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията ([10]);

е) въвеждане от DFS на промени в системата за наблюдение и на нов инструмент, подпомагащ по-ефективната и динамична секторизация на въздушното пространство;

ж) разработване и внедряване от MUAC на нови инструменти и функции в подкрепа на операциите;

з) внедряване от MUAC на структурни подобрения в проектирането и използването на въздушното пространство;

и) изграждане от MUAC на нова сграда с цел разполагане на нова оперативна зала (ОЗ) с помощни офиси и съоръжения.

(31) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Германия за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (30), са значително по-ниски в парично изражение от наблюдаваното отклонение от дългосрочната тенденция във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, изчислена от ОПЕ.

(32) Освен това Комисията отбелязва, че някои мерки във връзка с капацитета, на които се позовава Германия, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответните ДАНО 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 Германия, 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 дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочена в съображение (27), не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, произтичащи от представените мерки във връзка с капацитета.

(33) 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 Германия.

(34) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Германия 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.

(35) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (25)—(34), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Германия следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Зона за събиране на такси при прелитане на Нидерландия

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

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Нидерландия	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.)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 Нидерландия от +0,3 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(38) 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 Нидерландия от +2,3 % 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.

(39) 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 Нидерландия базова стойност на УЕР от 104,60 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 11,3 % по-висока от средната базова стойност от 94,01 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.

(40) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (37)—(39), 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 (37) и (38), 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.

(41) 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 Нидерландия посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от ДАНО LVNL и MUAC във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели 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 LVNL и MUAC, главно 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 и да се подпомогне модернизацията на системата;

б) подобряване от страна на LVNL на съоръженията и симулаторите му за обучение на ръководители на полети с цел увеличаване на капацитета за обучение и резултатите от обучението;

в) модернизиране от страна на LVNL на системата му за УВД, което се предвижда да даде възможност за бъдещо подобряване на капацитета на въздушното пространство;

г) разработване и внедряване от MUAC на нови инструменти и функции в подкрепа на операциите;

д) внедряване от MUAC на структурни подобрения в проектирането и използването на въздушното пространство;

е) изграждане от MUAC на нова сграда с цел разполагане на нова оперативна зала (ОЗ) с помощни офиси и съоръжения.

(42) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Нидерландия за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (41), 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 някои мерки във връзка с капацитета, на които се позовава Нидерландия, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответните ДАНО 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 Нидерландия, 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 (37) и (38), не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, произтичащи от представените мерки във връзка с капацитета.

(43) 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 Нидерландия.

(44) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност на FABEC Нидерландия 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.

(45) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (36)—(44), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Нидерландия следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Преглед на мерките за постигане на целите за безопасност

(46) 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 за безопасност, включени в този план.

(47) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (46), Комисията отбелязва, че проектопланът за ефективност на FABEC включва мерки за постигане на целите за ефективност във връзка с безопасността с оглед на постигането на валидните за целия Европейски съюз цели през 2029 г. Комисията обаче отбелязва, че въпреки тези мерки междинните цели за периода 2025—2028 г., представени от Люксембург и Нидерландия съответно за ДАНО ANALUX и LVNL, са необичайно ниски. Тези ниски междинни цели не са оправдани с оглед на действителните показатели на тези ДАНО през РП3 и представените мерки за постигане на тези цели за безопасност за РП4.

(48) Поради това Комисията счита, че Люксембург и Нидерландия следва да отговорят на констатациите, изложени в съображение (47), като подобрят целевите нива на управление на безопасността за периода 2025—2028 г. съответно за ДАНО ANALUX и LVNL, включително като въведат допълнителни мерки, ако е необходимо.

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

(49) 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.

(50) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (49), Комисията изпитва сериозни съмнения дали мерките, представени от Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия за постигане на целите за ефективност във връзка с околната среда на FABEC, 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 ДАНО DSNA, са недостатъчни, за да дадат възможност за целевите подобрения на ефективността на полетите през РП4.

(51) 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

(52) 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.

(53) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (52), Комисията изпитва сериозни съмнения дали мерките, представени от Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия за постигане на целите за ефективност във връзка с капацитета при прелитане на FABEC, 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 ДАНО DFS, са недостатъчни, за да се отговори ефективно на обема на въздушното движение, очакван през РП4.

(54) Поради това Комисията счита, че FABEC следва да въведе допълнителни мерки за постигане на целите си във връзка с капацитета при прелитане за РП4, например по отношение на обучението и наемането на допълнителни ръководители на полети, по-ефективно 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

(55) 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 целите за ефективност във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, предоставяно на посочените в член 1, параграфи 3 и 4 от упоменатия регламент за изпълнение летища. Беше установено, че тези цели пораждат опасения.

(56) По отношение на Белгия Комисията отбелязва, че предложените цели във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 водят до значително влошаване на средното годишно закъснение в УПВД при долитане в сравнение с РП3. Предложените цели за РП4 са определени на 0,94 минути на полет, с изключение на 2027 г., за която е предложена цел от 2,00 минути на полет, докато действителните показатели, отчетени през 2024 г., са 0,28 минути на полет. Освен това беше установено, че тези цели във връзка с капацитета в зоните на летищата водят до значително влошаване на равнището на средно закъснение в УПВД при долитане за полет за летище Брюксел спрямо равнището на ефективност на подобни летища, определено от ОПЕ.

(57) По отношение на Нидерландия Комисията отбелязва, че равнището на средно закъснение в УПВД при долитане, регистрирано през последните три години от РП3, е било високо, достигайки 3,50 минути на полет през 2024 г. Предложените цели във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4, въпреки че представляват подобрение в сравнение с РП3, водят до значително влошаване на равнището на средно закъснение в УПВД при долитане за полет за летище Schiphol в Амстердам спрямо равнището на ефективност на подобни летища, определено от ОПЕ.

(58) Поради това Комисията счита, че Белгия и Нидерландия следва допълнително да обосноват целите във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 с оглед на констатациите, изложени в съображения (56) и (57), или да преразгледат тези цели с оглед на понижаването им.

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

(59) 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 по отношение на посочените в член 1, параграфи 3 и 4 от упоменатия регламент за изпълнение летища. Беше установено, че тези цели пораждат опасения.

(60) По отношение на зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Белгия Комисията отбелязва, че предложените цели за ефективност на разходите водят до тенденция на УЕР от - 0,8 % през РП4. Въпреки това беше установено, че средните УЕР за РП4 за аеронавигационно обслужване в зоната на летището в Брюксел се оценяват като значително по-високи от средните УЕР на подобни летища, определени от ОПЕ.

(61) По отношение на зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Германия Комисията отбелязва, че предложените цели за ефективност на разходите водят до тенденция на УЕР от - 0,8 % през РП4. Въпреки това беше установено, че средните УЕР за РП4 за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата в Мюнхен, Хамбург, Дюселдорф и Кьолн—Бон се оценяват като значително по-високи от средните УЕР на съответната група подобни летища.

(62) По отношение на зоната за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на Нидерландия Комисията отбелязва, че предложените цели за ефективност на разходите водят до влошаване на тенденцията на УЕР от +0,4 % през РП4. Наред с това беше установено, че средните УЕР за РП4 за аеронавигационно обслужване в зоната на летище Schiphol в Амстердам се оценяват като значително по-високи от средните УЕР на съответната група подобни летища.

(63) Поради това Комисията счита, че Белгия, Германия и Нидерландия следва допълнително да обосноват целите си за ефективност на разходите в зоните на летищата за РП4 с оглед на констатациите, изложени в съображения (60), 61 и (62), или да преразгледат тези цели с оглед на понижаването им.

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

(64) 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 Белгия, Франция, Германия, Люксембург и Нидерландия за аеронавигационното обслужване при прелитане и в зоните на летищата, пораждат опасения.

(65) Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране на капацитета при прелитане на FABEC и схемите за стимулиране на капацитета в зоните на летищата на Белгия, Франция, Германия и Нидерландия, 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“*.

(66) Поради това Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия следва да преразгледат схемите за стимулиране на капацитета, посочени в съображение (65), 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. КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ДАНИЯ

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Дания	**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.)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 Дания от - 1,6 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изпреварва валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(69) 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 Дания от +0,8 % 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.

(70) 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 Дания базова стойност на УЕР от 73,02 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 19,9 % по-висока от средната базова стойност от 60,91 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква е) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(71) Освен това Комисията отбелязва, че Дания не е представила никакви обосновки за отклоненията, посочени в съображения (69) и (70) на основание на допълнително установените разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, или разходите за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Следователно критериите за оценка, определени в точка 1.4, буква г), подточки i) и ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не следва да се считат за изпълнени по отношение на Дания.

(72) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (67)—(71), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Дания следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

4. **КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ЕСТОНИЯ**

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Естония	**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.)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 Естония от +0,4 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(75) 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 Естония от +4,3 % 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.

(76) Комисията обаче отбелязва, че в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна Естония е загубила значителен дял от прелитанията, обслужвани от нея в миналото. Това намаляване на въздушното движение продължава през РП4, като оказва значително въздействие върху ефективността на разходите на ДАНО на Естония, и по-специално има отрицателни последици за дългосрочната тенденция на УЕР на Естония, изчислена за РП3 и РП4 заедно.

(77) Поради това е необходимо и целесъобразно да се проучи, за целите на критерия за оценка, посочен в съображение (75), дали Естония би постигнала дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз при липсата на обстоятелствата, посочени в съображение (76).

(78) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР на Естония за РП3 и РП4 с оглед на очакваната структурна загуба на въздушно движение за Естония вследствие на войната в Украйна, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисление води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Естония от - 2,4 %, която изпреварва дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз от - 1,0 %. Поради това се стига до заключението, че Естония изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение (75), след като се вземе предвид ефектът от значителното намаляване на въздушното движение в резултат на войната в Украйна.

(79) 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 Естония базова стойност на УЕР от 54,69 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 5,2 % по-висока от средната базова стойност от 52,00 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква г) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(80) Освен това Комисията отбелязва, че Естония не е представила никакви обосновки за отклоненията, посочени в съображения (74) и (79) на основание на допълнително установените разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, или разходите за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Следователно критериите за оценка, определени в точка 1.4, буква г), подточки i) и ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не следва да се считат за изпълнени по отношение на Естония.

(81) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (73)—(80), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Естония следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

5. **КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ГЪРЦИЯ**

Оценка на целите във връзка с капацитета

(82) Целите във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Гърция за РП4, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата от 2 юли 2024 г. са следните:

Гърция	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД по маршрута за полет	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Референтни стойности	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Комисията отбелязва, че предложените от Гърция цели във връзка с капацитета за 2027 г., 2028 г. и 2029 г. са равни на съответните национални референтни стойности. Въпреки това предложените цели във връзка с капацитета са значително по-високи от референтните стойности за 2025 г. и 2026 г.

(84) Мерките за постигане на целите във връзка с капацитета, представени от Гърция, включват обучение и наемане от ДАНО на голям брой нови ръководители на полети, което през РП4 възлиза на общо увеличение с 35 % на броя на оперативните ръководител на полети в еквивалентни на пълно работно време в РКЦ. Освен това ДАНО планира да внедри нова система за УВД, да модернизира радарната си мрежа, да приложи мерки за реорганизиране на въздушното пространство и да подобри процедурите си за управление на потоците въздушно движение и на капацитета.

(85) Въз основа на оценката, направена от ОПЕ, Комисията отбелязва, че някои съответни мерки за увеличаване на капацитета, посочени в плана за управление на мрежата от 2 юли 2024 г., не са включени в проектоплана за ефективност на Гърция. Това може да доведе до недостиг на капацитет през РП4, включително през 2025 г. и 2026 г., за които предложените цели във връзка с капацитета са по-високи от съответните референтни стойности.

(86) В проектоплана си за ефективност Гърция заявява, че не е възможно целите във връзка с капацитета за календарните 2025 г. и 2026 г. да бъдат определени в съответствие с референтните стойности, включени в плана за управление на мрежата от 2 юли 2024 г., поради по-оптимистичния ръст на въздушното движение, предвиден в прогнозата за въздушното движение на STATFOR от октомври 2024 г. Гърция обяснява, че през РП3 ДАНО е имал закъснения при изпълнението на инвестиционния си план за този референтен период и при наемането на ръководители на полети, което е довело до оперативни ограничения на местно равнище. Гърция се позовава по-специално на техническите ограничения, свързани със системите, наследени от миналото, които понастоящем се използват от ДАНО и които се планира да бъдат заменени или модернизирани едва по-късно през РП4.

(87) Въпреки това, предвид критериите за оценка, определени в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията счита, че информацията и доказателствата, предоставени от Гърция в нейния проектоплан за ефективност, включително по отношение на съответните местни обстоятелства, не оправдават предложените значителни отклонения на целите във връзка с капацитета за 2025 г. и 2026 г. от съответните референтни стойности. Комисията е на мнение, че е възможно Гърция да въведе допълнителни мерки за подобряване на своите цели във връзка с капацитета за тези години, за да смекчи отрицателните последици от забавеното наемане на ръководители на полети и нереализирането на планираните инвестиции през РП3.

(88) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (82)—(87), целите във връзка с капацитета на Гърция следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Гърция	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.)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) 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 Гърция от +0,5 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(91) 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 Гърция от - 1,3 % през РП3 и РП4 на равнище зона за събиране на такси изпреварва валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от - 1,0 % за същия период.

(92) Комисията отбелязва, че базовата стойност за 2019 г., представена от Гърция в нейния проектоплан за ефективност, включва корекции на разходите, възлизащи на 19,5 млн. евро допълнителни разходи по стойност на еврото от 2022 г. Според анализа на ОПЕ тези корекции не са били част от базовата стойност за 2019 г., определена в плана за ефективност на Гърция за РП3, и не са били достатъчно обосновани от Гърция в нейния проектоплан за ефективност за РП4.

(93) Поради това е необходимо да се проучи, за целите на критерия за оценка, посочен в съображение (91), дали Гърция би постигнала дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз при липса на корекциите по отношение на базовата стойност за 2019 г., посочени в съображение (92).

(94) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР на Гърция през РП3 и РП4, като използва базовата стойност за 2019 г., включена в плана за ефективност на Гърция за РП3, вместо коригираната базова стойност, включена в проектоплана за ефективност на Гърция за РП4. Това преизчисление води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Гърция от +0,1 %, която изостава от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз от - 1,0 %. Поради това се стига до заключението, че Гърция не изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение (91).

(95) 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 Гърция базова стойност за 2024 г. на УЕР от 25,04 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 39,2 % по-ниска от средната базова стойност от 41,19 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква в) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(96) Освен това Комисията отбелязва, че Гърция не е представила никакви обосновки за отклоненията, посочени в съображения (90) и (91) на основание на мерките за постигане на целите във връзка с капацитета или мерки за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Следователно критериите за оценка, определени в точка 1.4, буква г), подточки i) и ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не следва да се считат за изпълнени по отношение на Гърция.

(97) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (89)—(96), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Гърция следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(98) 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 Гърция, като извърши преглед на мерките за постигане на целите в областта на околната среда, включени в този план.

(99) Въз основа на прегледа, посочен в съображение (98), Комисията изпитва съмнения дали мерките, представени от Гърция за постигане на нейните цели за ефективност 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 в проектоплана за ефективност Гърция не е поела ангажимент за изпълнението на няколко съответни мерки, предвидени в ERNIP.

(100) Поради това Комисията счита, че Гърция следва да подобри мерките за постигане на целите си в областта на околната среда за РП4, представени в проектоплана за ефективност, включително като се ангажира с всички оперативни мерки, посочени в ERNIP, и като ускори въвеждането на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране.

6. **КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ИРЛАНДИЯ**

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Ирландия	**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.)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) 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 Ирландия от +2,0 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(103) 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 Ирландия от +1,0 % 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.

(104) 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 Ирландия базова стойност на УЕР от 27,29 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 4,0 % по-ниска от средната базова стойност от 28,43 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква б) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(105) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (102) и (103), 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 (102) и (103), 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.

(106) 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 Ирландия посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от ДАНО AirNav Ireland във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели 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 допълнителни оперативни ръководители на полети с цел справяне с очакваното увеличение на въздушното движение през РП4;

б) наемане на допълнителен персонал за техническо обслужване на системите за осигуряване на безопасност при управление на въздушното движение, за да се подпомогне изпълнението на инвестиционни проекти, по-специално планираното въвеждане на нова система за УВД през РП4;

в) наемане на допълнителен помощен административен персонал, за да се освободят ръководителите на полети от неоперативни задачи и да се увеличи тяхната производителност;

г) придобиване и внедряване на нова система за УВД, с която ще се осигурят значителни функционални и технически подобрения; новата система за УВД ще замени настоящата система за УВД на AirNav Ireland, която се използва от 17 години; във връзка с новата система за УВД AirNav Ireland планира също така да въведе нова система за УВД в извънредни ситуации и да разшири сградите на РКЦ с цел да се изпробват и изпитат съоръженията на новата система за УВД;

д) модернизиране на използваната радарна инфраструктура, по-специално чрез подмяна на техническите компоненти, чийто срок на експлоатация е изтекъл;

е) придобиване на оборудване и инструменти в подкрепа на устойчивостта на операциите.

(107) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Ирландия за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (106), биха покрили в парично изражение наблюдаваните отклонения от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, изчислени от ОПЕ. Въпреки това според ОПЕ Ирландия не е изправена пред сериозни проблеми, свързани с капацитета, чието разрешаване би изисквало значителни допълнителни разходи през РП4.

(108) Освен това Комисията отбелязва, че някои мерки във връзка с капацитета, на които се позовава Ирландия, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответния ДАНО 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 Ирландия, могат да се считат в своята цялост за необходими и пропорционални за постигане на местните цели за ефективност във връзка с капацитета за РП4.

(109) Поради това 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 Ирландия.

(110) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Ирландия 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.

(111) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (101)—(110), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Ирландия следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

7. **КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО ЛАТВИЯ**

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Латвия	**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.)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) 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 Латвия от +10,9 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(114) 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 Латвия от +9,3 % 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.

(115) Комисията обаче отбелязва, че в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна Латвия е загубила значителен дял от прелитанията, обслужвани от нея в миналото. Това намаляване на въздушното движение продължава през РП4, като оказва значително въздействие върху ефективността на разходите на ДАНО на Латвия, и по-специално има отрицателни последици за дългосрочната тенденция на УЕР на Латвия, изчислена за РП3 и РП4 заедно.

(116) Поради това е необходимо и целесъобразно да се проучи, за целите на критерия за оценка, посочен в съображение (114), дали Латвия би постигнала дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз при липсата на обстоятелствата, посочени в съображение (115).

(117) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР на Латвия за РП3 и РП4 с оглед на очакваната структурна загуба на въздушно движение за Латвия вследствие на войната в Украйна, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисление води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Латвия от +1,3 %, която остава над дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз от - 1,0 %. Поради това се стига до заключението, че Латвия не изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение (114), дори след като се вземе предвид ефектът от значителното намаляване на въздушното движение в резултат на войната в Украйна.

(118) 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 Латвия базова стойност на УЕР от 37,97 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е с 32,4 % по-ниска от средната базова стойност от 56,17 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква г) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(119) Освен това Комисията отбелязва, че Латвия не е представила никакви обосновки за отклоненията, посочени в съображения (113)—(117) на основание на допълнително установените разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите във връзка с капацитета, или разходите за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Следователно критериите за оценка, определени в точка 1.4, буква г), подточки i) и ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, не следва да се считат за изпълнени по отношение на Латвия.

(120) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (112)—(119), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Латвия следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

8. **КОНСТАТАЦИИ ОТНОСНО СЛОВАКИЯ**

Оценка на целите за ефективност на разходите

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Словакия	**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.)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) 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 Словакия от - 0,6 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(123) 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 Словакия от +0,4 % 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.

(124) 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 Словакия базова стойност на УЕР от 60,11 EUR по стойност на еврото от 2022 г., е със 70,0 % по-висока от средната базова стойност от 35,35 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква в) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(125) Необходимо е да се провери дали отклоненията, посочени в съображения (122)—(124), 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 (122) и (123), 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.

(126) 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 Словакия посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от ДАНО LPS във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели 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 допълнителни оперативни ръководители на полети с цел справяне с очакваното увеличение на въздушното движение през РП4; планира се това да доведе до общо увеличение с над 10 % на броя на оперативните ръководители на полети в РКЦ в Братислава през РП4;

б) въвеждане на нова система за УВД, което се предвижда да даде възможност за бъдещо подобряване на капацитета на въздушното пространство;

в) модернизиране на инфраструктурата и сградите с оглед повишаване на оперативната устойчивост.

(127) Като се взема предвид оценката, направена от ОПЕ, допълнителните разходи, съобщени от Словакия за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображение (126), 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 някои мерки във връзка с капацитета, на които се позовава Словакия, биха могли да се считат за част от нормалните операции на съответния ДАНО 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 Словакия, 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 (122) и (123), не могат да бъдат приписани единствено на допълнителните разходи, произтичащи от представените мерки във връзка с капацитета.

(128) 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 Словакия.

(129) Освен това Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Словакия 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.

(130) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (121)—(129), целите за ефективност на разходите за зоната за събиране на такси при прелитане на Словакия следва да се считат за несъгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

9. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(131) С оглед на гореизложеното определени цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на FABEC, представен от Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия, и определени цели за ефективност, включени в проектопланове за ефективност, представени от Дания, Естония, Ирландия, Гърция, Латвия и Словакия, не следва да се считат за съвместими с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(132) В съответствие с член 14, параграф 3, втора алинея от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 съответните държави членки трябва да представят на Комисията своите преработени проектопланове за ефективност в срок от три месеца от датата на приемане на настоящото решение, като вземат предвид препоръките, отправени от Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, изброени в приложението към настоящото решение, които са включени в проектоплана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, представен от Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия, и в проектопланове за ефективност на национално равнище, представени от Дания, Естония, Ирландия, Гърция, Латвия и Словакия, не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период (РП4), определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

Член 2

Гърция трябва да преразгледа своите цели във връзка с капацитета при прелитане за 2025 г. и 2026 г., изразени като средно закъснение в минути в управлението на потоците въздушно движение за полет по маршрута, за да ги съгласува с валидните за целия Европейски съюз цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, определени в член 4 от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

Когато в плана за управление на мрежата от 2 юли 2024 г., изготвен в съответствие с член 9 от Регламент за изпълнение(ЕС) 2019/123 на Комисията, се препоръчват конкретни допълнителни мерки за подобряване на ефективността във връзка с капацитета, тези мерки се вземат предвид при преразглеждането на целите за ефективност във връзка с капацитета, посочени в първа алинея.

Член 3

Белгия, Дания, Германия, Естония, Ирландия, Гърция, Латвия, Люксембург, Нидерландия и Словакия трябва да преразгледат с оглед на тяхното понижаване целите във връзка с ефективността на разходите, определени за техните зони за събиране на такси при прелитане, изразени като установени единични разходи (УЕР).

При преразглеждането на своите цели във връзка с ефективността на разходите тези държави членки:

а) гарантират, че преразгледаните цели във връзка с ефективността 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) намаляват съответно равнището на установените разходи, по-специално по отношение на календарната 2029 г.;

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

Чрез дерогация от първа алинея, буква а), когато базовата стойност на съответната зона за събиране на такси при прелитане отговаря на критерия, определен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, съответната държава членка гарантира, че преразгледаните цели във връзка с ефективността на разходите са съгласувани най-малко с тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз или с дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз.

Когато в своя преработен проектоплан за ефективност, който трябва да бъде представен в съответствие с член 14, параграф 3, втора алинея от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, дадена държава членка 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-специално съответната държава членка доказва, 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 4

Адресати на настоящото решение са Кралство Белгия, Кралство Дания, Федерална република Германия, Република Естония, Ирландия, Република Гърция, Френската република, Република Латвия, Великото херцогство Люксембург, Кралство Нидерландия и Словашката република.

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

1. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА FABEC, ПРЕДСТАВЕН ОТ БЕЛГИЯ, ГЕРМАНИЯ, ФРАНЦИЯ, ЛЮКСЕМБУРГ И НИДЕРЛАНДИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Белгия и Люксембург	**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.)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Зона за събиране на такси при прелитане на Германия	**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.)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Зона за събиране на такси при прелитане на Нидерландия	**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.)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАНИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Дания	**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.)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ЕСТОНИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Естония	**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.)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ГЪРЦИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Гърция	**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	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Гърция	**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.)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ИРЛАНДИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Ирландия	**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.)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ЛАТВИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Латвия	**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.)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **ЦЕЛИ, ВКЛЮЧЕНИ В ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА СЛОВАКИЯ**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Словакия	**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.)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**