2025/1061

28.5.2025 г.

# РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1061 НА КОМИСИЯТА

**от 19 май 2025 година**

**относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Кипър 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) 2926)*

**(само текстът на гръцки 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 Кипър („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 Кипър 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 Кипър 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:

| **Кипър** | **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.** |
| DCAC | Политика и цели за безопасност | B | B | B | C | **C** |
| | Управление на риска за безопасността | C | C | C | D | **D** |
| | Осигуряване на безопасност | B | B | C | C | **C** |
| | Насърчаване на безопасността | B | B | C | C | **C** |
| | Култура на безопасност | B | B | C | C | **C** |

(10) Комисията установи, че целите за ефективност във връзка с безопасността, предложени от Кипър за доставчика на аеронавигационно обслужване DCAC, са еднакви с валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност за всяка календарна година от 2027 г. нататък в областите „осигуряване на безопасност“, „насърчаване на безопасността“ и „култура на безопасност“. Освен това се планира от 2028 г. нататък да бъде достигнато равнището на целта за целия Европейски съюз в областите „политика и цели за безопасност“ и „управление на риска за безопасността“.

(11) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност се определят мерки за DCAC за постигане на местните цели за безопасност, като например ефективно прилагане и по-нататъшно развитие на системата за управление на безопасността, допълнително обучение на новоназначени служители по безопасност на въздухоплаването и управление на рисковете, свързани с човешкия фактор.

([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) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (9), (10) и (11), и като се има предвид, че валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с безопасността, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688, трябва да бъдат постигнати до последната година от РП4, а именно 2029 г., местните цели за ефективност във връзка с безопасността, включени в проектоплана за ефективност, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.

**Оценка на целите в областта на околната среда**

(13) 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 от Кипър цели 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.

(14) Целите за ефективност в областта на околната среда, предложени от Кипър 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:

| **Кипър** | **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 | **4,48 %** | **4,45 %** | **4,40 %** | **4,30 %** | **4,25 %** |
| Референтни стойности | 4,48 % | 4,45 % | 4,40 % | 4,30 % | 4,25 % |

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

(16) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (14) и (15), целите в ключовата за ефективността област „околна среда“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(17) По отношение на констатациите на органа за преглед на ефективността обаче Комисията изразява съмнения дали мерките, представени от Кипър в проектоплана за ефективност за постигане на целите за ефективност в областта на околната среда, са подходящи, за да позволят тези цели да бъдат действително постигнати. По-специално се отбелязва, че в проектоплана за ефективност Кипър не е поел изричен ангажимент за прилагането на оперативните мерки, определени в ERNIP.

(18) Поради това Комисията счита, че във връзка с приемането на окончателния си план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Кипър следва да засили мерките за постигане на своите цели в областта на околната среда за РП4, представени в проектоплана за ефективност, включително като се ангажира с всички оперативни мерки, определени в ERNIP, и като ускори въвеждането на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране.

([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**

(19) 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 Кипър 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 и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

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

| **Кипър** | **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 | **0,17** | **0,13** | **0,12** | **0,09** | **0,09** |
| Референтни стойности | 0,17 | 0,13 | 0,12 | 0,09 | 0,09 |

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

(22) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Кипър е представил мерки за постигане на своите цели във връзка с капацитета при прелитане. Тези мерки включват наемането на допълнителни ръководители на полети, по-целесъобразно съставяне на графиците за дежурство, инвестиции в инфраструктурата за управление на въздушното движение, подобрено управление на потоците въздушно движение и на капацитета, както и въвеждане на допълнителен сектор от районния контролен център по време на натоварени периоди във въздушното движение.

(23) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (20)—(22), целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

**Оценка на целите за ефективност на разходите**

(24) 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.

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

| Зона за събиране на такси при прелитане на Кипър | 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.) | **23,74 EUR** | **31,16 EUR** | **30,41 EUR** | **29,66 EUR** | **29,58 EUR** | **28,91 EUR** | **29,31 EUR** |

(26) 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 Кипър тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси от - 1,2 % през РП4 е в съответствие с валидната за целия Европейски съюз тенденция от - 1,2 % за същия период.

(27) 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 Кипър дългосрочна тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси от +2,4 % през РП3 и РП4 изостава от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция от - 1,0 % за същия период.

(28) Комисията отбелязва обаче, че вследствие на геополитическата ситуация в Близкия изток Кипър е загубил значителен дял от прелитанията, които в миналото е обслужвал. Това намаляване на въздушното движение продължава през РП4, като оказва значително въздействие върху ефективността на разходите на доставчика на аеронавигационно обслужване, и по-специално оказва отрицателно въздействие върху дългосрочната тенденция на УЕР в Кипър.

(29) Поради това за целите на критерия за оценка, посочен в съображение (27), е необходимо да се проучи дали Кипър би постигнал валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР при липсата на обстоятелствата, посочени в съображение (28).

(30) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР с оглед на прогнозната структурна загуба на въздушно движение за Кипър вследствие на геополитическата ситуация в Близкия изток, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисляване води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Кипър от - 1,6 %, което изпреварва валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР от - 1,0 %. Следователно, след като беше взет предвид ефектът от значителното намаляване на въздушното движение в резултат на геополитически фактори, се стигна до заключението, че Кипър изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение (27).

(31) 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 Кипър базова стойност на УЕР от 31,16 EUR в реално изражение по цени от 2022 г. („EUR 2022“) е с 14,8 % по-висока от средната базова стойност от 27,14 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, определена в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(32) Ако се изключи отрицателното въздействие на промените в движението, произтичащи от геополитическата ситуация в Близкия изток, е ясно, че Кипър отговаря както на тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз, така и на дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз. Поради това Комисията смята, че отклонението от средната базова стойност на УЕР за 2024 г., посочено в съображение (31), не пречи целите за ефективност на разходите на Кипър да са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите.

(33) Въз основа на констатациите, изложени в съображения (25)—(32), 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.

**ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(34) С оглед на гореизложеното целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на Кипър, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4. Независимо от това, както е посочено в съображение (18), Кипър следва да засили в окончателния си план за ефективност мерките за постигане на своите цели в областта на околната среда за РП4, включително като се ангажира с всички оперативни мерки, определени в ERNIP, и като ускори въвеждането на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

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

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 Кипър, 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“**

| **Кипър** | **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.** |
| DCAC | Политика и цели за безопасност | B | B | B | C | C |
| | Управление на риска за безопасността | C | C | C | D | D |
| | Осигуряване на безопасност | B | B | C | C | C |
| | Насърчаване на безопасността | B | B | C | C | C |
| | Култура на безопасност | B | B | C | C | C |

**КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“**

| **Кипър** | **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 | **4,48 %** | **4,45 %** | **4,40 %** | **4,30 %** | **4,25 %** |

**КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“**

| **Кипър** | **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 | **0,17** | **0,13** | **0,12** | **0,09** | **0,09** |

**КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“**

| **Зона за събиране на такси при прелитане на Кипър** | **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 23,74** | **EUR 31,16** | **EUR 30,41** | **EUR 29,66** | **EUR 29,58** | **EUR 28,91** | **EUR 29,31** |