2026/866

20.4.2026 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2026/866 НА КОМИСИЯТА

от 27 март 2026 година

относно започването на подробна проверка на определени цели за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство за четвъртия референтен период, представен от Швейцария съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета

(нотифицирано под номер C(2026) 2002)

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

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ([2]), и по-специално член 11, параграф 3, буква в), втора алинея от него,

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

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 ([4]), и по-специално член 15, параграфи 1 и 3 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

(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), в т.ч. цели за ефективност за всеки референтен период от схемата за ефективност и за таксуване за 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) На 12 юни 2024 г. Комисията прие валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период (наричан по-долу за краткост „РП4“, 2025—2029 г.). Тези валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност бяха определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията ([5]).

(3) На 1 октомври 2024 г. Белгия, Германия, Франция, Люксембург, Нидерландия и Швейцария (наричани по-долу за краткост „държавите от FABEC“) представиха на Комисията проектоплан за ефективност за РП4, приет съвместно на равнището на функционалния блок въздушно пространство в Централна Европа (FABEC). След проверката на пълнотата на този проектоплан за ефективност от страна на Комисията, на 15 ноември 2024 г. държавите от FABEC представиха актуализиран проектоплан за ефективност (наричан по-долу за краткост „проектопланът за ефективност на FABEC“).

(4) Комисията установи, че целите за ефективност на разходите, включени в проектоплана за ефективност на FABEC за зоните на Белгия и Люксембург, Германия, Нидерландия и Швейцария за събиране на такси при прелитане, не отговарят на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, и следователно не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

([1]) ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) ОВ L, 2024/2803, 11.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) 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) Поради това на 16 май 2025 г. с Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040 на Комисията ([6]) Комисията уведоми Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Нидерландия за констатациите относно несъгласуваността на целите за ефективност, посочена в съображение 4, а Швейцария беше уведомена за тези констатации с Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1039 на Комисията ([7]). В тези решения Комисията отправи препоръки към държавите от FABEC, с оглед да се гарантира съгласуваността на техните цели за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(6) На 14 август 2025 г. държавите от FABEC представиха преработен проектоплан за ефективност на FABEC за РП4 за оценка от Комисията. След проверката на пълнотата на този план, на 17 октомври 2025 г. Белгия, Германия, Франция, Люксембург, Нидерландия и Швейцария представиха актуализирана версия на преработения проектоплан за ефективност на FABEC (наричан по-долу за краткост „преработеният проектоплан за ефективност на FABEC“).

(7) В съответствие с член 15, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията е оценила съгласуваността на местните цели за ефективност, заложени в преработения проектоплан за ефективност на FABEC, въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства, по целесъобразност.

(8) В настоящото решение Комисията изразява съмненията си относно съгласуваността с валидните за целия Европейски съюз цели на преразгледаните цели за ефективност на разходите на Швейцария, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност на FABEC. Успоредно с това Комисията уведоми отделно държавите — членки на ЕС, които са част от FABEC, за съмненията относно съгласуваността на преразгледаните цели за ефективност на разходите на Нидерландия с валидните за целия Европейски съюз цели.

(9) Съветът за преглед на ефективността (СПЕ), който подпомага Комисията при прилагането на схемите за ефективност и за таксуване съгласно член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2024/2803, представи на Комисията своето становище относно целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на FABEC по отношение на съгласуваността на тези цели с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Констатациите, изложени в настоящото решение, се основават на подробната техническа оценка, представена в становището на СПЕ ([8]).

ПРИЧИНИ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ПОДРОБНА ПРОВЕРКА

(10) В преработения проектоплан за ефективност на FABEC се определят преразгледани цели за ефективност на разходите за зоната на Швейцария за събиране на такси при прелитане, заедно с актуализирани базови стойности за установените единични разходи (УЕР) за 2019 г. и 2024 г. Преразгледаните цели за ефективност на разходите и базовите стойности са показани в таблицата по-долу в сравнение със съответните стойности, представени в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2024 г.

([6]) Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040 на Комисията от 16 май 2025 г. относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектопланове 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 (ОВ L, 2025/1040, 23.5.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1039 на Комисията от 16 май 2025 г. относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Швейцария в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, отнасящи се за четвъртия референтен период на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (ОВ L, 2025/1039, 23.5.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Становище № 1-2026 г. на СПЕ относно оценката на преработените проектопланове за ефективност за четвъртия референтен период (РП4), 28 януари 2026 г.

Зона на Швейцария за събиране на такси при прелитане	**Базова стойност за 2019 г.**	**Базова стойност за 2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Първоначални цели за ефективност на разходите (проектоплан за ефективност на FABEC, представен през 2024 г.), изразени като установени единични разходи (в реално изражение по цени от 2022 г.)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR
Преразгледани цели за ефективност на разходите (преработен проектоплан за ефективност на FABEC), изразени като установени единични разходи (в реално изражение по цени от 2022 г.)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**CHF 136,48**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Разлика	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) Комисията отбелязва, че Швейцария е определила подобрена цел за ефективност на разходите за 2029 г., докато целите за ефективност на разходите за 2025 г., 2026 г., 2027 г. и 2028 г. са увеличени, като по този начин показват влошаване в сравнение с проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2024 г.

(12) Актуализацията на прогнозата за въздушното движение за зоната за събиране на такси, в съответствие с базовите прогнозни данни за въздушното движение на Службата за статистически данни и прогнозиране (STATFOR) на Евроконтрол от февруари 2025 г., оказа значително отрицателно въздействие върху целите за ефективност на разходите за всяка година от РП4. Преразгледаните прогнозни данни за въздушното движение за зоната на Швейцария за събиране на такси са представени в таблицата по-долу.

Зона на Швейцария за събиране на такси при прелитане	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Първоначална прогноза за въздушното движение (проектоплан за ефективност, представен през 2024 г.), изразена в хиляди единици обслужване при прелитане	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Актуализирана прогноза за въздушното движение (преработен проектоплан за ефективност), изразена в хиляди единици обслужване при прелитане	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Разлика	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) От друга страна, установените разходи за зоната за събиране на такси са леко увеличени в реално изражение през 2025 г. и 2026 г., а за периода 2027—2029 г. са понижени. През 2029 г. се наблюдава значително намаление с 8,4 % в сравнение с проектоплана за ефективност. В таблицата по-долу са показани преразгледаните установени разходи за РП4, представени в реално изражение по цени от 2022 г., в сравнение с установените разходи в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2024 г.

Зона на Швейцария за събиране на такси при прелитане	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Първоначални установени разходи в реално изражение по цени от 2022 г. (проектоплан за ефективност, представен през 2024 г.)	*254 млн. швейцарски франка*	*263 млн. швейцарски франка*	*265 млн. швейцарски франка*	*267 млн. швейцарски франка*	*274 млн. швейцарски франка*
	EUR253 млн. евро	*EUR 262 млн. евро*	*EUR 264 млн. евро*	*EUR 266 млн. евро*	*EUR 272 млн. евро*
Преразгледани установени разходи в реално изражение по цени от 2022 г. (преработен проектоплан за ефективност)	**255 млн. швейцарски франка**	**265 млн. швейцарски франка**	**264 млн. швейцарски франка**	**264 млн. швейцарски франка**	**250 млн. швейцарски франка**
	EUR 254 млн. евро	EUR 264 млн. евро	EUR 263 млн. евро	EUR 262 млн. евро	EUR 249 млн. евро
Разлика	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) Комисията отбелязва, че прогнозната инфлация за РП4 за Швейцария е понижена в преработения проектоплан за ефективност на FABEC в сравнение с проектоплана за ефективност на FABEC. Следователно преразгледаните установени разходи в реално изражение, представени в съображение 13, водят до намаляване на установените разходи в номинално изражение за всяка година от РП4, включително за 2025 г. и 2026 г., за които установените разходи в реално изражение са по-високи, отколкото в проектоплана за ефективност.

(15) Комисията оцени съгласуваността на преразгледаните цели за ефективността на разходите, предложени за зоната на Швейцария за събиране на такси при прелитане, въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(16) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че тенденцията на УЕР при прелитане към намаление с 1,2 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси е в съответствие с валидната за целия Европейски съюз тенденция към намаление с 1,2 % за същия период. Тази констатация обаче подлежи на допълнителен преглед и проверка от страна на Комисията на корекциите, приложени от Швейцария към нейната базова стойност за УЕР по отношение на 2024 г. („базова стойност за 2024 г.“).

(17) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че дългосрочната тенденция на УЕР при прелитане към увеличение с 1,2 % през третия референтен период (РП3) и РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция към намаление с 1,0 % за същия период.

(18) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че базовата стойност за 2024 г. от 129,03 EUR на Швейцария по цени от 2022 г. е с 52,6 % по-висока от средната базова стойност от 84,53 EUR, представена в реално изражение по цени от 2022 г. (EUR2022), за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква д) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688. Освен това, както е посочено в съображение 16, Комисията смята, че корекциите на базовата стойност за 2024 г. трябва да бъдат допълнително преразгледани и проверени.

(19) По отношение на критерия за оценка, посочен в съображение 18, Швейцария смята, че следва да бъдат взети предвид наблюдаваните разлики в паритета на покупателната способност и в сложността на въздушното пространство между държавите в рамките на групата за сравнение. На този етап обаче не беше възможно СПЕ да направи заключение относно свързаните въздействия върху разходните бази на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване (ДАНО). Необходим е по-подробен анализ, за да се оцени въздействието на разликите в паритета на покупателната способност, промените в сложността на въздушното пространство и всички други оперативни или икономически фактори, които оказват значително въздействие върху съпоставимостта между ДАНО в рамките на групата за сравнение, посочена в член 7, буква д) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(20) Освен това Комисията проучи дали отклоненията, отбелязани в съображения 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 наблюдаваното отклонение от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочено в съображение 17, 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.

(21) СПЕ изчисли прогнозната разлика между установените разходи за РП4, определени от Швейцария в преработения проектоплан за ефективност на FABEC, и установените разходи, които биха били необходими, за да се отговори на дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз през РП3 и РП4, взети заедно. Въз основа на констатациите на СПЕ общите установени разходи за РП4, предложени от Швейцария, са по-ниски с около 289,5 млн. евро по цени от 2022 г. от нивото, необходимо за постигане на дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, което съответства на средногодишна разлика от 57,9 млн. евро по цени от 2022 г.

(22) 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 преработения проектоплан за ефективност на FABEC Швейцария посочва допълнителните установени разходи, направени през РП4 от ДАНО Skyguide във връзка с мерките за постигане на целите по отношение на капацитета (наричани по-долу за краткост „мерки във връзка с капацитета“).

(23) В преработения проектоплан за ефективност на FABEC Швейцария подчертава, че Skyguide предоставя услуги в много сложно въздушно пространство и има водеща роля в разработването на технологични и оперативни решения за подобряване на предоставянето на аеронавигационно обслужване. По-специално иновативните усилия, полагани от Skyguide, имат за цел да се цифровизира и трансформира предоставянето на аеронавигационно обслужване чрез така наречената програма „Виртуален център“, която продължава да се изпълнява и през РП4.

(24) Швейцария посочва, че що се отнася до Skyguide, през РП4 вниманието ще бъде съсредоточено на първо място върху това да се осигури адекватен брой ръководители на полети (ATCO), за да се постигнат местните цели във връзка с капацитета. Второ, успоредно с усилията за модернизация, които са част от програмата „Виртуален център“, Skyguide ще работи за укрепване на устойчивостта на своите съществуващи технологии, процеси и инфраструктура. По-специално Skyguide планира да разпредели повече ресурси за техническото обслужване на своето наследено оборудване и инфраструктура в отговор на техническите проблеми, възникнали през РП3.

(25) Швейцария посочва, че планираните мерки във връзка с капацитета са необходими за постигане на местните цели във връзка с капацитета. Според Швейцария намаляването или забавянето на тези мерки би довело до влошаване на качеството на обслужването в швейцарското въздушно пространство.

(26) Комисията отбелязва, че Швейцария е представила и определила количествено пет мерки във връзка с капацитета в преработения проектоплан за ефективност на FABEC. Като цяло през РП4 мерките във връзка с капацитета, представени от Швейцария, възлизат на общи установени разходи в размер на 218,8 млн. швейцарски франка в реално изражение по цени от 2022 г. (еквивалентни на 217,7 млн. евро по цени от 2022 г.). Тези мерки във връзка с капацитета вече бяха подробно описани в проектоплана за ефективност на FABEC, представен през 2024 г. Разходите, отчетени за тези мерки, обаче са значително увеличени в преработения проектоплан за ефективност на FABEC.

(27) Първоначално Комисията разгледа и анализира следните мерки във връзка с капацитета, докладвани от Швейцария по отношение на Skyguide:

— обучение и набиране на допълнителни ръководители на полети (ATCO) за управление на нарастващото въздушно движение и за замяна на служителите, които се очаква да се пенсионират през РП4 („мерки 1 и 2“);

— прилагане и разработване на инструменти и процедури за управление на непрекъснатостта на дейността с цел повишаване на устойчивостта („мярка 3“);

— инвестиции в операции по УВД, които не зависят от местоположението („мярка 4“);

— внедряване на различни инструменти за оптимизиране на управлението на потоците въздушно движение към и от летищата („мярка 5“).

(28) Мерки 1 и 2 включват обучение и набиране от страна на Skyguide на нови ръководители на полети както с цел увеличаване на общия брой оперативни ръководители на полети в районните контролни центрове в Цюрих и Женева, така и с цел заместване на ръководителите на полети, които предстои да се пенсионират през РП4. В резултат на действията, планирани по мерки 1 и 2, се очаква броят на ръководителите на полети, работещи в секторите при прелитане в районните контролни центрове в Цюрих и Женева, да нарасне от приблизително 198 еквивалента на пълно работно време (ЕПРВ) през 2024 г. до приблизително 219 ЕПРВ през 2029 г., което представлява значително увеличение с приблизително 21 ЕПРВ през РП4.

(29) Швейцария посочва, че назначаването на допълнителни ръководители на полети, както е представено по мерки 1 и 2, е от съществено значение, за да се отговори на очакваното нарастване на въздушното движение през РП4. По-специално Швейцария обяснява, че наличието на по-голям брой ръководители на полети ще позволи на Skyguide да открие допълнителни сектори и по този начин ще осигури капацитета и гъвкавостта, необходими за управление на натоварени периоди във въздушното движение.

(30) През РП4 мерки 1 и 2, взети заедно, възлизат на отчетена обща стойност от 154,0 млн. швейцарски франка в номинално изражение.

(31) Целта на мярка 3 е да се укрепи устойчивостта на операциите на Skyguide, за да се даде възможност за бързо възстановяване на критични системи и услуги в случай на непредвидени технически смущения. Швейцария обяснява, че мярка 3 ще осигури допълнително дублиране и резервни решения в подкрепа на непрекъснатостта на оперативната дейност и устойчивостта на системите, инфраструктурата и съоръженията.

(32) През РП4 Швейцария е отчела общи разходи в размер на приблизително 30,2 млн. швейцарски франка в номинално изражение за мярка 3.

(33) Мярка 4 обхваща продължаващите усилия на Skyguide за преход към операции по УВД, които не зависят от местоположението, чрез изпълнението на програмата „Виртуален център“, посочена в съображение 23. Целта е в резултат на планираните технически подобрения на системата за управление на въздушното движение Skyguide да може да контролира всеки полет в швейцарското въздушно пространство от който и да е от двата районни контролни центъра (Цюрих и Женева), като по този начин се осигурява възможност за увеличаване на капацитета, гъвкавостта и ефективността на аеронавигационното обслужване. По мярка 4 Skyguide също така има за цел да се намали работното натоварване на ръководителите на полети чрез повишена автоматизация и да се внедрят подобрени инструменти и процеси за управление на потоците въздушно движение и на капацитета. Общият разход по мярка 4 възлиза на 42,4 млн. швейцарски франка в номинално изражение през РП4 като цяло.

(34) По мярка 5 Швейцария се позовава на разходите, свързани с различни инициативи и инструменти за оптимизиране на управлението на потоците въздушно движение към и от летищата. Според Швейцария действията, представени по мярка 5, имат за цел да се оптимизира експлоатацията на пистите и да се повиши ефективността. В преработения проектоплан за ефективност на FABEC Швейцария отчита обща стойност от 1,5 млн. швейцарски франка в номинално изражение за мярка 5 през РП4.

(35) Комисията отбелязва, че действията, представени от Швейцария по мярка 5, се отнасят до голяма степен до предоставянето на аеронавигационно обслужване на летищата. Като се има предвид, че разходите за такива услуги са извън обхвата на разходната база при прелитане, тези разходи не могат да се използват, за да се обоснове отклонение от валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите за обслужване при прелитане. Комисията смята, че е необходима допълнителна информация относно разходите, докладвани от Швейцария по мярка 5, по-специално по отношение на тяхното разпределение между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата.

(36) Като цяло мерките във връзка с капацитета, на които се позовава Швейцария, за да оправдае отклонението от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, са значителни както по отношение на мащаба, така и по отношение на финансовото въздействие. Необходим е по-подробен анализ на тези мерки във връзка с капацитета, за да се оценят техният обхват, разходи и пропорционалност с оглед на постигането на целите по отношение на капацитета.

(37) Без да се засягат резултатите от допълнителния анализ, посочен в съображение 36, все пак е ясно, че допълнителните разходи, докладвани от Швейцария за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображения 22—36, само частично оправдават наблюдаваната средна годишна разлика от дългосрочната тенденция във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, отбелязана в съображение 17. Следователно това отклонение не може да бъде приписано единствено на допълнителните установени разходи за представените мерки във връзка с капацитета, независимо от това дали тези мерки се смятат в тяхната цялост за необходими и пропорционални с оглед на постигането на местните цели във връзка с капацитета.

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

(39) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, е достатъчно да се отбележи, че в преработения проектоплан за ефективност на FABEC Швейцария не е представила мерки за преструктуриране, които биха обосновали отклонение от валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР или от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР. Следователно критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка ii), не е изпълнен по отношение на Швейцария.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(40) В заключение Комисията смята, че в преработения проектоплан за ефективност на FABEC Швейцария не е изпълнила по подходящ начин препоръките, посочени в член 2 от Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1039, по отношение на целите за ефективност на разходите за своята зона за събиране на такси при прелитане.

(41) По-специално Комисията отбелязва, че преразгледаните цели за ефективност на разходите, предложени от Швейцария, не са съгласувани с валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР. Комисията също така отбелязва, че установените разходи за зоната на Швейцария за събиране на такси не са били намалени в достатъчна степен с оглед осигуряване на съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Освен това, както е посочено в съображения 16 и 18, Комисията смята, че корекциите, приложени от Швейцария към нейната базова стойност за 2024 г., трябва да бъдат допълнително преразгледани и проверени.

(42) Накрая, въз основа на елементите и обосновките, предоставени в преработения проектоплан за ефективност на FABEC, Комисията е установила, че отклонението от дългосрочната валидна за целия Европейски съюз тенденция на УЕР не може да се отдаде единствено на допълнителни разходи, направени с оглед постигането на целите за ефективност по отношение на капацитета на местно равнище. Ще бъдат необходими допълнителна информация и анализ, за да се разгледат други оперативни и икономически съображения, повдигнати от Швейцария, за да се обосноват отклоненията, отбелязани в съображения 17 и 18, по отношение на критериите за оценка, определени в точка 1.4, букви б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(43) Ето защо въз основа на констатациите, изложени в съображения 14—42, Комисията смята, че на този етап от оценката на преработения проектоплан за ефективност на FABEC остават съмнения относно съгласуваността на преразгледаните цели във връзка с ефективността на разходите, предложени от Швейцария.

(44) Поради това Комисията реши да започне подробната проверка, предвидена в член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, по отношение на целите във връзка с ефективността на разходите за зоната на Швейцария за събиране на такси при прелитане,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Следните цели за ефективност на разходите, предложени за зоната на Швейцария за събиране на такси при прелитане, включени в преработения проектоплан за ефективност за РП4 на функционалния блок въздушно пространство в Централна Европа, пораждат съмнения по отношение на тяхната съгласуваност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност:

Зона на Швейцария за събиране на такси при прелитане	**Базова стойност за 2019 г.**	**Базова стойност за 2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Преразгледани цели за ефективност на разходите, изразени като установени единични разходи (в реално изражение по цени от 2022 г.)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**CHF 136,48**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

Член 2

1. С настоящото започва процедурата по подробна проверка, предвидена в член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, по отношение на целите за ефективност на разходите, посочени в член 1.

2. В подкрепа на по-нататъшната оценка на целите за ефективност, посочени в член 1, Швейцария предоставя, при поискване от Комисията, съответните допълнителни данни и информация по отношение на елементите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Конфедерация Швейцария.

Съставено в Брюксел на 27 март 2026 година.

За Комисията
Apostolos TZITZIKOSTAS
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

НЕИЗЧЕРПАТЕЛЕН СПИСЪК НА ЕЛЕМЕНТИТЕ, ПОДЛЕЖАЩИ НА ДОПЪЛНИТЕЛЕН АНАЛИЗ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ЗОНАТА НА ШВЕЙЦАРИЯ ЗА СЪБИРАНЕ НА ТАКСИ ПРИ ПРЕЛИТАНЕ

1) Установените разходи за четвъртия референтен период (РП4) с акцент върху предстоящите календарни години 2027 г., 2028 г. и 2029 г., включително подробните прогнозни данни и параметри, залегнали в основата на тези установени разходи за всеки субект в обхвата на зоната за събиране на такси

2) Корекции, приложени към базовите стойности на установените единични разходи за 2019 г. и 2024 г.

3) Последни налични действителни разходи, отчетени за 2025 г. за всеки субект в обхвата на зоната за събиране на такси

4) Прогнозни данни за въздушното движение, използвани в преработения проектоплан за ефективност и най-новата налична информация за прогнозираното развитие на въздушното движение през РП4 за зоната за събиране на такси

5) Мерки, на които Швейцария се позовава, за да обоснове наблюдаваните отклонения от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз въз основа на допълнителни разходи за постигане на целите за ефективност във връзка с капацитета, и схеми за стимулиране, свързани с тези цели във връзка с капацитета

6) Местни обстоятелства, които евентуално оправдават отклонение от критериите за оценка, определени в точка 1.4, букви а)—в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317