2025/1051

28.5.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1051 НА КОМИСИЯТА

от 19 май 2025 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Полша 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) 2921)

(само текстът на полски 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 Полша („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 Полша 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 Полша 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:

Полша	**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.**
PANSA	Политика и цели за безопасност	B	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	C	**D**
	Осигуряване на безопасност	B	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	B	B	C	C	**C**

(10) Комисията установи, че целите за ефективност във връзка с безопасността, предложени от Полша за доставчика на аеронавигационно обслужване PANSA, са еднакви с валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност за всяка календарна година от 2026 г. нататък в областите „политика и цели за безопасност“, „осигуряване на безопасност“ и „насърчаване на безопасността“. Освен това се планира равнището на целта за целия Европейски съюз да бъде достигнато от 2027 г. нататък по отношение на „култура на безопасност“ и от 2029 г. за „управление на риска за безопасността“.

(11) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност се определят мерки за PANSA за постигане на местните цели за безопасност, като например повишено разпознаване на опасностите за безопасността, подобрено управление на риска, дейности за обучение и прилагане на подобрени показатели и инструменти за ефективност във връзка с безопасността.

([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) Целите за безопасност, предложени от Полша за доставчиците на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в обхвата на проектоплана за ефективност, а именно „Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.“ и „Warmia i Mazury sp. z o.o.“, също са в съответствие с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Освен това Комисията отбелязва, че Полша е определила мерки за постигане на своите цели за ефективност във връзка с безопасността.

(13) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 9—12, 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

(14) 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 Полша 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.

(15) Целите за ефективност в областта на околната среда, предложени от Полша 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:

Полша	**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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Референтни стойности	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

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

(17) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Полша е представила мерки за постигане на местните цели в областта на околната среда, които включват разширяване на трансграничното въздушно пространство за свободно планиране, разширяване на трансграничното въздушно пространство за свободно планиране към маневрените площи на летищата и други оперативни мерки за оптимизиране на ефективността на въздушното пространство.

(18) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 15, 16 и 17, целите в ключовата за ефективността област „околна среда“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се приеме, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

Оценка на целите във връзка с капацитета

(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 Полша цели във връзка с капацитета при прелитане бяха сравнени със съответните референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, изготвен в съответствие с член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

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

Полша	**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	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Референтни стойности	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

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

(22) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Полша е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане, които включват разширяване на трансграничното въздушно пространство за свободно планиране и други оперативни мерки, целящи преодоляване на недостига на капацитет.

(23) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 20, 21 и 22, целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се приеме, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(24) В съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност, като направи преглед на целите за ефективност във връзка с капацитета за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели не пораждат опасения.

Оценка на целите за ефективност на разходите

(25) 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 третия референтен период (РП3) и РП4 (2020—2029 г.) и базовата стойност за 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.

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

Зона за събиране на такси при прелитане на Полша	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.)	**PLN 211,01**	**266,47 PLN**	**255,95 PLN**	**251,96 PLN**	**247,50 PLN**	**244,80-PLN**	**239,46-PLN**
	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 E-UR	52,31 EUR	51,17 EUR

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

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

(29) Комисията отбелязва обаче, че вследствие на агресивната война на Русия срещу Украйна Полша е загубила значителен дял от прелитанията, които преди е обслужвала. 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 Полша.

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

(31) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР с оглед на прогнозната структурна загуба на въздушно движение за Полша вследствие на войната в Украйна, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисляване води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Полша от - 1,6 %, която изпреварва валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР от - 1,0 %. Поради това се стига до заключението, че Полша изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение 28, след като се вземе предвид въздействието на значителното намаляване на въздушното движение в резултат на войната в Украйна.

(32) По отношение на критерия за оценка, установен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Полша базова стойност за УЕР от 56,94 EUR в реално изражение по цени от 2022 г. („EUR 2022“) е с 10,7 % по-висока от средната базова стойност от 51,43 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, определена в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(33) Ясно е, че Полша изпреварва валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР за РП4 и показва трайно намаляване на УЕР през РП4. Освен това, като се изключи отрицателното въздействие на промените във въздушното движение, произтичащи от агресивната война на Русия срещу Украйна, Полша отговаря 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. за съответната група за сравнение, посочено в съображение 32, не пречи целите за ефективност на разходите на Полша да са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите.

(34) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 26—33, целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се приеме, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(35) В съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията допълни своята оценка на проектоплана за ефективност, като направи преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от посочения регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели не пораждат опасения.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

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

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

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

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 Полша, 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“

Полша	**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)					
Доставчици на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
PANSA	Политика и цели за безопасност	B	C	C	C	C
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	C	D
	Осигуряване на безопасност	B	C	C	C	C
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	C	C
	Култура на безопасност	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Политика и цели за безопасност	B	B	B	C	C
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	C	D
	Осигуряване на безопасност	B	B	B	C	C
	Насърчаване на безопасността	B	B	B	C	C
	Култура на безопасност	B	B	B	C	C

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Полша	**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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Полша	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	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Зона за събиране на такси при прелитане на Полша	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.)	**PLN 211,01**	**PLN 266,47**	**PLN 255,95**	**PLN 251,96**	**PLN 247,50**	**PLN 244,80**	**PLN 239,46**
	EUR 45,09	EUR 56,94	EUR 54,69	EUR 53,84	EUR 52,89	EUR 52,31	EUR 51,17