2025/1055

28.5.2025 г.

# РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1055 НА КОМИСИЯТА

**от 19 май 2025 година**

**относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, представен от Швеция 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) 2927)*

**(само текстът на шведски 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 Швеция („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 Швеция 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 Швеция 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:

| **Швеция** | **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.** |
| LFV | Политика и цели за безопасност | C | C | C | C | **C** |
| | Управление на риска за безопасността | D | D | D | D | **D** |
| | Осигуряване на безопасност | C | C | C | C | **C** |
| | Насърчаване на безопасността | C | C | C | C | **C** |
| | Култура на безопасност | C | C | C | C | **C** |

(10) Комисията установи, че целите за ефективност във връзка с безопасността, предложени от Швеция за доставчика на аеронавигационно обслужване LFV, са еднакви с валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност за всяка календарна година от 2025 г. до 2029 г.

(11) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност са представени мерките, които трябва да бъдат въведени от LFV за постигане на местните цели за безопасност, свързани с прилагането на неговата система за управление на безопасността.

(12) Целите за безопасността, предложени от Швеция за доставчиците на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, които попадат в обхвата на проектоплана за ефективност, а именно ACR, SDATS и AFAB, също са в съответствие с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Комисията допълнително отбелязва, че Швеция е представила мерки за постигане на техните цели 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).

(13) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 9—12, 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 цели от Швеция 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 Швеция 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:

| **Швеция** | **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 | **1,73 %** | **1,71 %** | **1,69 %** | **1,67 %** | **1,65 %** |
| Референтни стойности | 1,73 % | 1,71 % | 1,69 % | 1,67 % | 1,65 % |

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

(17) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Швеция е представила мерки за постигане на местните цели в областта на околната среда, които включват прилагането на разширено трансгранично въздушно пространство за свободно планиране, както и планирани промени във въздушното пространство с цел съкращаване на маршрутите, прелитани от ползвателите на въздушното пространство до летищата Стокхолм Арланда и Гьотеборг Ландветер („проектът SWEA“).

(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 считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

**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 Швеция 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.

([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).

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

| Швеция | 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 | **0,18** | **0,13** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |
| Референтни стойности | 0,18 | 0,13 | 0,11 | 0,11 | 0,11 |

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

(22) Комисията отбелязва, че в проектоплана за ефективност Швеция е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане, които включват оптимизиране на сектора, подобряване на управлението на въздушното пространство, както и на потоците въздушно движение и на капацитета, динамични секторни конфигурации, изпълнение на проекта SWEA и умерено увеличаване на броя на оперативните ръководители на полети в районните контролни центрове.

(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 считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(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 пораждат опасения.

(25) Комисията отбелязва, че предложените цели във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 са довели до значително влошаване на средното годишно закъснение в УПВД при долитане в сравнение с третия референтен период (РП3). В действителност предложените цели за РП4 са определени на 0,35 минути за полет, докато през 2024 г. са регистрирани действителни показатели от 0,07 минути закъснение в УПВД за полет.

(26) Поради това Комисията счита, че във връзка с приемането на своя окончателен план за ефективност в съответствие с член 16, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Швеция следва допълнително да обоснове целите във връзка с капацитета в зоните на летищата за РП4 с оглед на забележките, посочени в съображение 25, или да преразгледа тези цели с оглед на понижаването им.

**Оценка на целите за ефективност на разходите**

(27) 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.

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

| Зона за събиране на такси при прелитане на Швеция | 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.) | **585,33 SEK** | **766,73 SEK** | **724,19 SEK** | **691,88 SEK** | **672,80 SEK** | **661,87 SEK** | **645,00 SEK** |
| | 55,10 EUR | 72,17 EUR | 68,17 EUR | 65,13 EUR | 63,33 EUR | 62,30 EUR | 60,71 EUR |

(29) 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 Швеция тенденция на УЕР на равнище зона за събиране на такси от – 3,4 % през РП4 изпреварва валидната за целия Европейски съюз тенденция от – 1,2 % за същия период.

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

(31) Комисията отбелязва обаче, че вследствие на агресивната война на Русия срещу Украйна Швеция е загубила значителен дял от прелитанията, които в миналото е обслужвала. Това намаляване на обема въздушно 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 Швеция.

(32) Поради това за целите на критерия за оценка, посочен в съображение 30, е необходимо и целесъобразно да се проучи дали Швеция би постигнала валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР при липсата на обстоятелствата, посочени в съображение 31.

(33) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР с оглед на прогнозната структурна загуба на обеми въздушно движение за Швеция вследствие на войната в Украйна, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисляване води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Швеция от - 2,0 %, която изпреварва валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР от - 1,0 %. Поради това, след като се вземе предвид въздействието на значителното намаляване на обема въздушно движение в резултат на войната в Украйна, се стига до заключението, че Швеция изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение 30.

(34) 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 Швеция базова стойност на УЕР от 72,17 EUR в реално изражение по цени от 2022 г. („EUR 2022“) е със 17,9 % по-висока от средната базова стойност от 61,19 EUR по стойност на еврото от 2022 г. за съответната група за сравнение, определена в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(35) Както е посочено в съображение 29, ясно е, че УЕР на Швеция през РП4 изпреварва категорично съответната тенденция за целия Европейски съюз. Освен това, както е посочено в съображения 30—33, като се изключи отрицателното въздействие на промените във въздушното движение в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна, Швеция изпълнява 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 34, не пречи целите за ефективност на разходите на Швеция да са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите.

(36) Въз основа на констатациите, изложени в съображения 28—35, целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, включени в проектоплана за ефективност, следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

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

(37) 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**

(38) С оглед на гореизложеното целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност на Швеция, 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 Швеция 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 Кралство Швеция.

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 Швеция, 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“**

| **Швеция** | **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.** |
| LFV, ACR, AFAB, SDATS | Политика и цели за безопасност | C | C | C | C | C |
| | Управление на риска за безопасността | D | D | D | D | D |
| | Осигуряване на безопасност | C | C | C | C | C |
| | Насърчаване на безопасността | C | C | C | C | C |
| | Култура на безопасност | C | C | C | C | C |

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

| **Швеция** | **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 препитане) за действителната траектория | **1,73 %** | **1,71 %** | **1,69 %** | **1,67 %** | **1,65 %** |

**КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“**

| **Швеция** | **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 | **0,18** | **0,13** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |

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

| **Зона за събиране на такси при прелитане на Швеция** | **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.) | **SEK 585,33** | **SEK 766,73** | **SEK 724,19** | **SEK 691,88** | **SEK 672,80** | **SEK 661,87** | **SEK 645,00** |
| | EUR 55,10 | EUR 72,17 | EUR 68,17 | EUR 65,13 | EUR 63,33 | EUR 62,30 | EUR 60,71 |