



2025/1039

23.5.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/1039

z dnia 16 maja 2025 r.

**dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania,
zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Szwajcarię
zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi
docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach
systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 2923)

(Jedynie teksty w języku francuskim, niemieckim i włoskim są autentyczne)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c) akapit drugi,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽³⁾, w szczególności jego art. 58 ust. 3,

po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. KONTEKST

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić plany – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – uwzględniające docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te powinny obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (2025–2029) zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Wszystkie państwa członkowskie oraz Szwajcaria sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na O04, które do dnia 1 października 2024 r. zostały przedłożone Komisji celem oceny. Szwajcaria przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania przyjęty wspólnie z Belgią, Niemcami, Francją, Luksemburgiem i Niderlandami („państwa członkowskie UE objęte FABEC”) na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna („FABEC”). Po sprawdzeniu kompletności projektu planu skuteczności działania na szczeblu FABEC Komisja zwróciła się do FABEC o przedłożenie do dnia 15 listopada 2024 r. zaktualizowanego projektu planu skuteczności działania.
- (4) Zawarta w niniejszej decyzji ocena Komisji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym przez Szwajcarię i państwa członkowskie wchodzące w skład FABEC.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 73, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309(2)/oj).

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽³⁾ Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (5) Organ weryfikujący skuteczności działania („PRB”), którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektu planu skuteczności działania dla FABEC.
- (6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 ⁽⁵⁾ Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (7) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Jeżeli chodzi o pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w ramach tego przeglądu nie przeprowadziła szczegółowej analizy metody zastosowanej przez Szwajcarię do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi w czwartym okresie odniesienia. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności tej metody alokacji kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾ oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (8) Niniejsza decyzja obejmuje wyłącznie docelowe parametry skuteczności działania oraz elementy określone w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, które mają bezpośrednie zastosowanie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej wyznaczonej do zapewniania służb w przestrzeni powietrznej Szwajcarii.

2. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z OCENY

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii

- (9) Zgodność docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej, zawartych w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC, w odniesieniu do ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej oceniono na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono trend DUC w czwartym okresie odniesienia („OO4”), długookresowy trend DUC w trzecim okresie odniesienia („OO3”) (2020–2024) i OO4 (2025–2029) oraz wartość bazową DUC na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- (10) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	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

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (11) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że trend DUC Szwajcarii na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +0,7 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (12) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowy trend DUC Szwajcarii na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +1,8 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (13) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC Szwajcarii wynosząca 124,13 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 41,8 % wyższa niż średnia wartość bazowa 87,51 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. e) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (14) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 11, 12 i 13 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym Komisja oceniła, czy stwierdzone odchylenia od ogólnounijnego trendu DUC oraz długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o których to odchyleniach mowa w motywach 11 i 12, wynikają wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami wymaganymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub kosztami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (15) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcarii wskazuje dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, Skyguide, w związku z tym środkami służącymi osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”). Przedstawione środki w zakresie przepustowości obejmują następujące główne elementy:
- a) szkolenie i rekrutację przez Skyguide nowych kontrolerów ruchu lotniczego w celu zastąpienia kontrolerów ruchu lotniczego, którzy mają przejść na emeryturę w OO4, oraz w celu uwzględnienia przewidywanego wzrostu ruchu. Planuje się, że w OO4 element ten przyczyni się do wzrostu o około 10 % liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodkach kontroli obszaru Genewa i Zurych;
 - b) inwestycje w infrastrukturę i systemy wspierające odporność operacji, w tym dodatkowe rozwiązania awaryjne i rezerwowe;
 - c) techniczne ulepszenia systemu zarządzania ruchem lotniczym umożliwiające zwiększenie przepustowości i efektywności. Ulepszenia te będą służyć wspieraniu operacji niezależnie od lokalizacji w ośrodkach kontroli obszaru Genewa i Zurych, co oznacza, że cała szwajcarska przestrzeń powietrzna może być kontrolowana przez dowolny z tych ośrodków;
 - d) wdrożenie narzędzi służących optymalizacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego.
- (16) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Szwajcarię w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 15, są znacznie niższe w aspekcie pieniężnym niż odnotowane odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijnych trendów w zakresie efektywności kosztowej. Komisja zauważa również, że niektóre środki w zakresie przepustowości wskazane przez Szwajcarię można uznać za część zwykłych działań odnośnej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej lub mogą one nie przyczyniać się bezpośrednio do zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej. Nie jest zatem możliwe stwierdzenie, bez dalszych szczegółowych informacji i analiz, czy środki w zakresie przepustowości przedstawione przez Szwajcarię można uznać w całości za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na OO4. W związku z tym Komisja zauważa, że nie można przypisać stwierdzonych odchyleń od ogólnounijnych trendów w zakresie efektywności kosztowej, o których to odchyleniach mowa w motywach 11 i 12, wyłącznie dodatkowym kosztom wynikającym z przedstawionych środków w zakresie przepustowości.
- (17) Należy zatem uznać, że Szwajcaria nie spełnia kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (18) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnego trendu DUC lub od ogólnounijnego długookresowego trendu DUC zgodnie z kryterium określonym w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 10–18 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Korekta środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (20) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania FABEC przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska.
- (21) W kontekście korekty, o której mowa w motywie 20, Komisja powzięła poważne wątpliwości, czy przedstawione przez Szwajcarię oraz państwa członkowskie UE objęte FABEC środki służące osiągnięciu docelowych parametrów FABEC w zakresie środowiska są odpowiednie, aby umożliwić efektywną realizację tych docelowych parametrów. Uwzględniając ustalenia PRB, Komisja zauważa w szczególności, że środki przedstawione przez Francję w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, DSNA, są niewystarczające, aby umożliwić docelową poprawę efektywności lotu w OO4.
- (22) W związku z tym Komisja uważa, że FABEC powinien wprowadzić dodatkowe środki w celu osiągnięcia swoich docelowych parametrów w zakresie środowiska w OO4, na przykład przez skuteczne wdrożenie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z uwzględnieniem dodatkowych sąsiadujących państw członkowskich.

Korekta środków służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości

- (23) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania FABEC przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras.
- (24) W kontekście korekty, o której mowa w motywie 23, Komisja powzięła poważne wątpliwości, czy przedstawione przez Szwajcarię oraz państwa członkowskie UE objęte FABEC środki służące osiągnięciu docelowych parametrów FABEC w zakresie przepustowości tras są odpowiednie, aby umożliwić efektywną realizację tych docelowych parametrów. Uwzględniając ustalenia PRB, Komisja zauważa w szczególności, że środki przedstawione przez Niemcy w odniesieniu do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, DFS, są niewystarczające, aby skutecznie zaspokoić zapotrzebowanie na ruch przewidywane w OO4.
- (25) W związku z tym Komisja uważa, że Szwajcaria oraz państwa członkowskie UE objęte FABEC powinny wprowadzić dodatkowe środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości w OO4, na przykład odnośnie do szkolenia i rekrutacji dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego, bardziej efektywnego wykorzystania zasobów oraz ustaleń dotyczących współpracy między instytucjami zapewniającymi służbę żeglugi powietrznej.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (26) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania FABEC przez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych przez Szwajcarię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że te docelowe parametry budzą wątpliwości.
- (27) Po pierwsze, Komisja zauważa, że proponowane dla Szwajcarii docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na OO4 prowadzą do pogorszenia średniego rocznego opóźnienia ATFM przyłotów w porównaniu z OO3. W istocie proponowane docelowe parametry na OO4 zostały ustalone na poziomie 1,60 minuty na lot, natomiast rzeczywiste parametry odnotowane w OO3 wynosiły od 0,37 do 1,50 minuty na lot.

- (28) Po drugie, po dokonaniu analizy docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali na poziomie portów lotniczych, stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali skutkują znacznie gorszym poziomem opóźnień ATFM przypadającego na lot w portach lotniczych w Zurychu i Genewie niż poziom skuteczności działania podobnych portów lotniczych określony przez PRB.
- (29) W związku z tym Komisja uważa, że Szwajcaria powinna dodatkowo uzasadnić swoje docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na OO4 w świetle uwag przedstawionych w motywach 27 i 28 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Korekta docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (30) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania FABEC przez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych przez Szwajcarię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego.
- (31) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat terminalowych Szwajcarii prowadzą do pogarszającego się trendu DUC na poziomie +1,0 % w OO4. Stwierdzono ponadto, że średni DUC na OO4 dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w portach lotniczych w Zurychu i Genewie oszacowano na poziomie znacznie wyższym niż określona przez PRB mediana DUC w podobnych portach lotniczych.
- (32) W związku z tym Komisja uważa, że Szwajcaria powinna dodatkowo uzasadnić swoje docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej służb terminalowych na OO4 w świetle uwag przedstawionych w motywie 31 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Korekta systemów zachęt dotyczących przepustowości tras i terminali

- (33) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja skorygowała systemy zachęt uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania FABEC w celu wsparcia osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości („systemy zachęt dotyczących przepustowości”). Stwierdzono, że systemy zachęt dotyczące przepustowości na OO4 ustanowione przez Szwajcarię w odniesieniu do służb trasowych i terminalowych budzą wątpliwości.
- (34) Komisja zauważa, że system zachęt dotyczący przepustowości tras FABEC oraz system zachęt dotyczący przepustowości terminali w Szwajcarii, ustanowione w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC, obejmują maksymalne straty finansowe wynoszące jedynie 0,50 % ustalonych kosztów. Uwzględniając ekspertyzę przedstawioną przez PRB, Komisja uważa, że maksymalne straty finansowe w przypadku tych systemów zachęt nie są zgodne z art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, który wymaga, aby takie systemy zachęt miały „istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem”.
- (35) Szwajcaria powinna zatem – w odniesieniu do projektu planu skuteczności działania dla FABEC – skorygować swoje systemy zachęt dotyczące przepustowości, o których mowa w motywie 34, tak aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt ustalono na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, jak wymaga tego art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zdaniem Komisji korekta ta powinna prowadzić do maksymalnych strat finansowych nie mniejszych niż 1 % ustalonych kosztów rocznych.

3. WNIOSKI

- (36) W świetle powyższych ustaleń niektóre docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC w odniesieniu do Szwajcarii należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (37) Zatem zgodnie z art. 14 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Szwajcaria i państwa członkowskie objęte FABEC muszą przedłożyć Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji, uwzględniając zalecenia Komisji.
- (38) Komisja przeprowadziła ze Szwajcarią konsultacje w sprawie zaleceń określonych w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 19 ust. 2 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania w odniesieniu do Szwajcarii, zawarte w projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna, są niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

Artykuł 2

Szwajcaria musi skorygować w dół docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej określone dla strefy pobierania opłat trasowych, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (DUC).

Przy korekcie docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej Szwajcaria:

- a) zapewnia, aby skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej były zgodne zarówno z ogólnounijnym trendem DUC, jak i z ogólnounijnym długookresowym trendem DUC, o których mowa odpowiednio w pkt 1.4 lit. a) i b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317;
- b) odpowiednio obniża poziom ustalonych kosztów, szczególnie w przypadku roku kalendarzowego 2029;
- c) wykorzystuje najnowsze prognozy ruchu wyrażone w jednostkach usługowych zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Jeżeli w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, który ma zostać przedłożony zgodnie z art. 14 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Szwajcaria wskazuje odchylenie przewidziane w pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego, to zapewnia, aby takie odchylenie zostało uzasadnione odpowiednimi informacjami i wyjaśnieniami. W szczególności Szwajcaria wykazuje, że wszelkie środki, które wskazuje w celu uzasadnienia odchylenia od ogólnounijnych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej, odnoszą się wyłącznie do dodatkowych zasobów operacyjnych lub zdolności technicznych niezbędnych do osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 maja 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania uznane za niezgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	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