

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/1040

z dnia 16 maja 2025 r.

dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projektach krajowych planów skuteczności działania oraz projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonych przez Belgię, Danię, Niemcy, Estonię, Irlandię, Grecję, Francję, Łotwę, Luksemburg, Niemcy, Holandię i Słowację 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) 2930)

(Jedynie teksty w języku angielskim, duńskim, estońskim, francuskim, greckim, irlandzkim, łotewskim, niderlandzkim, niemieckim i słowackim są autentyczne)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, 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 i opłat 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 („OO4”, 2025–2029) określono w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ⁽³⁾.
- (3) Wszystkie państwa członkowskie sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na OO4, które do dnia 1 października 2024 r. zostały przedłożone Komisji celem oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 15 listopada 2024 r.
- (4) Ocena Komisji przedstawiona w niniejszej decyzji opiera się na zaktualizowanych projektach planów skuteczności działania na OO4 przedłożonych przez Belgię, Danię, Estonię, Niemcy, Grecję, Francję, Irlandię, Łotwę, Luksemburg, Niemcy i Słowację („projekty planów skuteczności działania”).

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

⁽²⁾ Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ 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 projektów planów skuteczności działania.
- (6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 ⁽⁴⁾ Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projektach planów skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (7) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów zaproponowanych przez zainteresowane państwa członkowskie w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym Komisja zbadała, czy proponowane docelowe parametry zawarte w projektach planów skuteczności działania zapewniają skuteczność zarządzania bezpieczeństwem na poziomie odpowiadającym co najmniej poziomowi ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.
- (8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zaproponowanych przez zainteresowane państwa członkowskie w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium określonego w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projektach planów skuteczności działania porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”) z dnia 2 lipca 2024 r. sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 ⁽⁵⁾. Ocenę przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych.
- (9) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zaproponowanych przez zainteresowane państwa członkowskie w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane docelowe parametry, zawarte w projektach planów skuteczności działania, porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci z dnia 2 lipca 2024 r. sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123. Ocenę przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych.
- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zgodność docelowych parametrów zawartych w projektach planów skuteczności działania 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 OO4, długookresowy trend DUC w OO3 (2020–2024) i OO4 (2020–2029) oraz wartość bazową DUC na szczęblu 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.
- (11) W przypadkach, w których ustalono niezgodność docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie z kryteriami określonymi w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja głębiej zbadała – w świetle uzasadnienia i dowodów przedstawionych w odnośnych projektach planów skuteczności działania – czy na podstawie pkt 1.4 lit d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać odchylenie za konieczne i proporcjonalne.

⁽⁴⁾ 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) 391/2013 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (12) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektów planów skuteczności działania o przegląd elementów, które określono w pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W odniesieniu do 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 metod zastosowanych przez państwa członkowskie do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi w OO4. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności wspomnianych metod podziału kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁶⁾ oraz art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

2. USTALENIA DOTYCZĄCE BELGII, FRANCJI, NIEMIEC, LUKSEMBURGA I NIDERLANDÓW

- (13) Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg, Niderlandy i Szwajcaria wspólnie opracowały i przyjęły projekt planu skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna („FABEC”).
- (14) W niniejszej decyzji przedstawia się przeprowadzoną przez Komisję ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC w odniesieniu do Belgii, Niemiec, Francji, Luksemburga i Niderlandów. Jako państwo trzecie podlegające systemowi skuteczności działania i opłat zgodnie z Umową między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego⁽⁷⁾, Szwajcaria została powiadomiona oddzielnie przez Komisję o ustaleniach wynikających z oceny projektu planu skuteczności działania dla FABEC⁽⁸⁾.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej⁽⁹⁾

Strefa pobierania opłat trasowych Belgia-Luksemburg

- (15) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Belgii i Luksemburga w OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Belgia-Luksemburg	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.)	94,14 EUR	104,26 EUR	104,94 EUR	106,08 EUR	106,14 EUR	104,43 EUR	103,83 EUR

- (16) 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 Belgii i Luksemburga na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 0,1 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.

⁽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>).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji C(2025) 2923 z dnia 16 maja 2025 r. dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

⁽⁹⁾ Komisja uznała, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Francji, które zawarto w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC, są zgodne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4. W związku z tym w niniejszej decyzji nie zawarto żadnych odnośnych ustaleń.

- (17) 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 Belgii i Luksemburga na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +1,1 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (18) 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 Belgii i Luksemburga wynosząca 104,26 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 10,8 % wyższa niż średnia wartość bazowa 94,13 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. e) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (19) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 16, 17 i 18 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 16 i 17, 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.
- (20) 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 Belgia i Luksemburg wskazują dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej skeyes i MUAC w związku ze 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 skeyes i MUAC nowych kontrolerów ruchu lotniczego, głównie w celu zastąpienia kontrolerów ruchu lotniczego, którzy mają przejść na emeryturę w OO4, ale również w celu uwzględnienia przewidywanego wzrostu ruchu i modernizacji systemu wsparcia;
 - b) nabycie i wdrożenie przez skeyes nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) w 2028 r., który zapewni znaczne usprawnienia funkcjonalne i techniczne. Nowy system ATM zastąpi obecny system ATM stosowany przez skeyes od 2009 r.;
 - c) wdrożenie przez skeyes nowego narzędzia planowania, które umożliwi automatyczne planowanie grafików pracy kontrolerów ruchu lotniczego, co przełoży się na optymalizację zarządzania personelem i przyniesie powiązane korzyści operacyjne;
 - d) opracowanie i wdrożenie przez MUAC nowych narzędzi i funkcji wspierających operacje;
 - e) wdrożenie przez MUAC usprawnień strukturalnych w zakresie projektowania i użytkowania przestrzeni powietrznej;
 - f) budowę przez MUAC nowego budynku, który pomieści nowe pomieszczenie operacyjne wraz z pomocniczymi biurami i infrastrukturą.
- (21) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Belgię i Luksemburg w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 20, są znacznie niższe w aspekcie pieniężnym niż stwierdzone odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijnych trendów w zakresie efektywności kosztowej. Komisja zauważa również, że niektóre środki w zakresie przepustowości wskazane przez Belgię i Luksemburg można uznać za część zwykłych działań odpowiednich instytucji zapewniających 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 Belgię i Luksemburg 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 16 i 17, wyłącznie dodatkowym kosztom wynikającym z przedstawionych środków w zakresie przepustowości.
- (22) Należy zatem uznać, że Belgia i Luksemburg nie spełniają kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (23) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Belgia i Luksemburg nie przedstawiły 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.
- (24) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 15–23 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Strefa pobierania opłat trasowych Niemiec

- (25) Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Niemiec na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Niemiec	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.)	71,71 EUR	74,90 EUR	73,16 EUR	73,06 EUR	73,10 EUR	71,87 EUR	70,54 EUR

- (26) Jeżeli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że trend DUC Niemiec na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 1,2 % w OO4 jest zgodny z ogólnounijnym trendem wynoszącym - 1,2 % w tym samym okresie.
- (27) 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 Niemiec na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący - 0,2 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (28) 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 Niemiec wynosząca 74,90 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 29,9 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 57,66 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. a) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (29) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 27 i 28, 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 odchylenie od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o którym to odchyleniu mowa w motywie 27, wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi 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.
- (30) 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 Niemcy wskazują dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, DFS i MUAC, w związku ze 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 nowych kontrolerów ruchu lotniczego przez DFS i MUAC: w przypadku DFS planuje się, że w OO4 środek ten przyczyni się do wzrostu o ponad 10 % liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodkach kontroli obszaru: Brema, Karlsruhe, Langen i Monachium, aby zaradzić niedoborom przepustowości, z którymi borykają się te ośrodki. W przypadku MUAC planuje się jedynie nieznaczny wzrost liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w OO4, lecz nabór nowych kontrolerów nadal będzie znaczący w celu zastąpienia spodziewanej dużej liczby kontrolerów, którzy przejdą na emeryturę w tym okresie odniesienia;

- b) nabycie i wdrożenie przez DFS nowych funkcji systemu ATM dla ośrodków kontroli obszaru Brema i Monachium. Oczekuje się, że funkcje te przyniosą usprawnienia operacyjne w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także przyczynią się do zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej;
 - c) inicjatywę MUAC i DFS w odniesieniu do ośrodka kontroli obszaru Karlsruhe mającą na celu utworzenie dwóch centrów danych w ramach redundancji rozproszonej geograficznie, które będą wzajemnie wspierać się i zastępować, w celu poprawy jakości usług służb żeglugi powietrznej;
 - d) uczestnictwo DFS wspólnie z sześcioma innymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w programie współpracy mającym na celu opracowanie wspólnego przyszłego systemu ATM dla odnośnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. DFS uważa, że nowy system ATM mógłby zostać wdrożony w ośrodku kontroli obszaru Langen nie wcześniej niż w 2031 r., a zatem nie w ramach czasowych OO4;
 - e) wdrożenie przez DFS systemów technicznych i oprogramowania niezbędnych do zapewnienia zgodności z funkcją „ATM 6 – funkcja wstępnej wymiany informacji o trajektoriach” wymaganą na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/116 ⁽¹⁰⁾;
 - f) wdrożenie przez DFS zmian w systemie dozoru oraz nowego narzędzia wspomagającego bardziej skuteczną i dynamiczną sektoryzację przestrzeni powietrznej;
 - g) opracowanie i wdrożenie przez MUAC nowych narzędzi i funkcji wspierających operacje;
 - h) wdrożenie przez MUAC usprawnień strukturalnych w zakresie projektowania i użytkowania przestrzeni powietrznej;
 - i) budowę przez MUAC nowego budynku, który pomieści nowe pomieszczenie operacyjne wraz z pomocniczymi biurami i infrastrukturą.
- (31) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Niemcy w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 30, są znacznie niższe w aspekcie pieniężnym niż stwierdzone odchylenie od obliczonego przez PRB ogólnounijnego długookresowego trendu w zakresie efektywności kosztowej.
- (32) Komisja zauważa również, że niektóre środki w zakresie przepustowości wskazane przez Niemcy można uznać za część zwykłych działań odnośnych instytucji zapewniających 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 Niemcy 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 stwierdzonych odchylen od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o których mowa w motywie 27, nie można przypisać wyłącznie dodatkowym kosztom wynikającym z przedstawionych środków w zakresie przepustowości.
- (33) Należy zatem uznać, że Niemcy nie spełniają kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (34) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Niemcy nie przedstawiły 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.
- (35) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 25–34 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Niemiec należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Strefa pobierania opłat trasowych Niderlandów

- (36) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Niderlandów na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia pierwszego wspólnego projektu wspierającego wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie określonego w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Strefa pobierania opłat trasowych Niderlandów	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.)	86,52 EUR	104,60 EUR	103,51 EUR	103,61 EUR	106,50 EUR	106,28 EUR	105,95 EUR

- (37) 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 Niderlandów na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący + 0,3 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (38) 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 Niderlandów na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +2,3 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (39) 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 Niderlandów wynosząca 104,60 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 11,3 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 94,01 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. e) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (40) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 37–39, 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 37 i 38, 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.
- (41) W odniesieniu do kryterium oceny 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 Niderlandy wskazują dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucje zapewniające trasowe służby żeglugi powietrznej LVNL i MUAC w związku ze środkami służącymi osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”). Przedstawione środki w zakresie przepustowości obejmują następujące główne elementy:
- szkolenie i rekrutację przez LVNL i MUAC nowych kontrolerów ruchu lotniczego, głównie w celu zastąpienia kontrolerów ruchu lotniczego, którzy mają przejść na emeryturę w OO4, ale również w celu uwzględnienia przewidywanego wzrostu ruchu i modernizacji systemu wsparcia;
 - ulepszenie przez LVNL obiektów szkoleniowych i symulatorów dla kontrolerów ruchu lotniczego w celu zwiększenia możliwości szkoleniowych i skuteczności szkoleń;
 - modernizację systemu ATM przez LVNL, która ma umożliwić przyszłą poprawę przepustowości przestrzeni powietrznej;
 - opracowanie i wdrożenie przez MUAC nowych narzędzi i funkcji wspierających operacje;
 - wdrożenie przez MUAC usprawnień strukturalnych w zakresie projektowania i użytkowania przestrzeni powietrznej;
 - budowę przez MUAC nowego budynku, który pomieści nowe pomieszczenie operacyjne wraz z pomocniczymi biurami i infrastrukturą.

- (42) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Niderlandy w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 41, są znacznie niższe w aspekcie pieniężnym niż stwierdzone odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijnych trendów w zakresie efektywności kosztowej. Komisja zauważa również, że niektóre środki w zakresie przepustowości wskazane przez Niderlandy można uznać za część zwykłych działań odnoszących instytucji zapewniających 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 Niderlandy 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 37 i 38, wyłącznie dodatkowym kosztom wynikającym z przedstawionych środków w zakresie przepustowości.
- (43) Należy zatem uznać, że Niderlandy nie spełniają kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (44) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Niderlandy nie przedstawiły 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.
- (45) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 36–44 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Niderlandów należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Korekta środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (46) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa.
- (47) Na podstawie korekty, o której mowa w motywie 46, Komisja zauważa, że projekt planu skuteczności działania dla FABEC obejmuje środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, mając na uwadze osiągnięcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w 2029 r. Komisja zauważa jednak, że pomimo tych środków pośrednie docelowe parametry na lata 2025–2028 przedstawione przez Luksemburg i Niderlandy dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, czyli odpowiednio ANALUX i LVNL, są rażąco niskie. Tak niskie pośrednie docelowe parametry nie znajdują uzasadnienia w świetle rzeczywistej skuteczności działania powyższych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w OO3 oraz środków przedstawionych w celu osiągnięcia tych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa na OO4.
- (48) W związku z tym Komisja uważa, że Luksemburg i Niderlandy powinny zastosować się do ustaleń przedstawionych w motywie 47 przez poprawę docelowych poziomów zarządzania bezpieczeństwem na lata 2025–2028 dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, czyli odpowiednio ANALUX i LVNL, w tym w razie potrzeby przez wprowadzenie dodatkowych środków.

Korekta środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (49) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska.
- (50) W kontekście korekty, o której mowa w motywie 49, Komisja powzięła poważne wątpliwości co do tego, czy przedstawione przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania dla 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 służby żeglugi powietrznej, DSNA, są niewystarczające, aby umożliwić docelową poprawę efektywności lotu w OO4.

- (51) 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

- (52) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras.
- (53) W kontekście korekty, o której mowa w motywie 52, Komisja powzięła poważne wątpliwości, czy przedstawione przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania dla 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 służby żeglugi powietrznej „DFS” są niewystarczające, aby skutecznie zaspokoić zapotrzebowanie na ruch przewidywane w OO4.
- (54) W związku z tym Komisja uważa, że FABEC powinien wprowadzić dodatkowe środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras w OO4, na przykład odnośnie do szkolenia i rekrutacji dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego, bardziej efektywnego wykorzystania zasobów oraz ustaleń dotyczących współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (55) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC przez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych 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.
- (56) W odniesieniu do Belgii Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na OO4 prowadzą do znacznego pogorszenia średniego rocznego opóźnienia ATFM przylotów w porównaniu z OO3. W istocie proponowane na OO4 docelowe parametry ustalono na poziomie 0,94 minuty na lot, z wyjątkiem roku 2027, dla którego proponowany docelowy parametr wynosi 2,00 minuty na lot, podczas gdy rzeczywisty wynik odnotowany w 2024 r. wyniósł 0,28 minuty na lot. Ponadto stwierdzono, że powyższe docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali powodują, że poziom średniego opóźnienia ATFM przylotów przypadającego na lot w porcie lotniczym w Brukseli jest znacznie gorszy niż określony przez PRB poziom skuteczności działania podobnych portów lotniczych.
- (57) W odniesieniu do Niderlandów Komisja zauważa, że średnie opóźnienie ATFM przylotów odnotowane w ciągu ostatnich trzech lat OO3 było na wysokim poziomie, wynoszącym 3,50 minuty na lot w 2024 r. Proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na OO4, mimo że stanowią poprawę w porównaniu z OO3, powodują, że poziom średniego opóźnienia ATFM przylotów przypadającego na lot w porcie lotniczym Amsterdam Schiphol jest znacznie gorszy niż określony przez PRB poziom skuteczności działania podobnych portów lotniczych.
- (58) W związku z tym Komisja uważa, że Belgia i Niderlandy powinny dodatkowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na OO4 w świetle uwag przedstawionych w motywach 56 i 57 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

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

- (59) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania dla FABEC przez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych 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.
- (60) W odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Belgii Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej prowadzą do trendu DUC wynoszącego - 0,8 % w OO4. Stwierdzono jednak, że średni DUC na OO4 dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w porcie lotniczym w Brukseli oszacowano na poziomie znacznie wyższym niż określona przez PRB mediana DUC w podobnych portach lotniczych.

- (61) W odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Niemiec Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej prowadzą do trendu DUC wynoszącego - 0,8 % w OO4. Stwierdzono jednak, że średni DUC w OO4 dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w portach lotniczych w Monachium, Hamburgu, Dusseldorfie i Kolonii-Bonn oszacowano na poziomie znacząco wyższym niż mediana DUC odpowiedniej grupy podobnych portów lotniczych.
- (62) W odniesieniu do strefy pobierania opłat terminalowych Niderlandów Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej prowadzą do pogarszającego się trendu DUC na poziomie +0,4 % w OO4. Ponadto stwierdzono, że średni DUC w OO4 terminalowych służb żeglugi powietrznej w porcie lotniczym Amsterdam-Schiphol oszacowano na poziomie wyższym niż mediana DUC odpowiedniej grupy podobnych portów lotniczych.
- (63) W związku z tym Komisja uważa, że Belgia, Niemcy i Niderlandy powinny dodatkowo uzasadnić swoje docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej terminali na OO4 w świetle uwag przedstawionych w motywach 60, 61 i 62 lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Korekta systemów zachęt dotyczących przepustowości tras i terminali

- (64) 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 dla FABEC w celu wsparcia osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości („systemy zachęt dotyczące przepustowości”). Stwierdzono, że systemy zachęt dotyczące przepustowości na OO4 ustanowione przez Belgię, Francję, Niemcy, Luksemburg i Niderlandy w odniesieniu do służb trasowych i terminalowych budzą wątpliwości.
- (65) Komisja zauważa, że system zachęt dotyczący przepustowości tras FABEC oraz systemy zachęt dotyczące przepustowości terminali w Belgii, Francji, Niemczech i Niderlandach, 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”.
- (66) Zatem Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg i Niderlandy powinny skorygować systemy zachęt dotyczące przepustowości, o których mowa w motywie 65, 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. USTALENIA DOTYCZĄCE DANII

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (67) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Danię na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Danii	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.)	466,58 DKK	543,10 DKK	529,76 DKK	521,41 DKK	515,34 DKK	506,93 DKK	500,26 DKK
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

- (68) 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 Danii na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 1,6 % w OO4 jest lepszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.

- (69) 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 Danii na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +0,8 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (70) 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 Danii wynosząca 73,02 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 19,9 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 60,91 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. f) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (71) Ponadto Komisja zauważa, że Dania nie przedstawiła żadnego uzasadnienia odchylenia, o których mowa w motywach 69 i 70, ze względu na dodatkowe ustalone koszty związane ze środkami służącymi osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości lub kosztami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Należy zatem uznać, że Dania nie spełnia kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) oraz (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (72) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 67–71 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Danii należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

4. USTALENIA DOTYCZĄCE ESTONII

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (73) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Estonię na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	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.)	38,12 EUR	54,69 EUR	50,46 EUR	52,95 EUR	54,37 EUR	54,54 EUR	55,69 EUR

- (74) 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 Estonii na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +0,4 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (75) 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 Estonii na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +4,3 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (76) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Estonia straciła znaczną część lotów tranzytowych, które obsługiwała w przeszłości. Ograniczenie ruchu utrzymuje się w OO4, co ma istotny wpływ na efektywność kosztową estońskiej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresowy trend DUC Estonii obliczony łącznie dla OO3 i OO4.
- (77) Z tego powodu konieczne i właściwe jest zbadanie na potrzeby kryterium oceny, o którym mowa w motywie 75, czy wynik Estonii odpowiadałby ogólnounijnemu długookresowemu trendowi DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie 76.

- (78) W tym celu Komisja ponownie obliczyła długookresowy trend DUC Estonii w OO3 i OO4 w świetle szacunkowego strukturalnego spadku ruchu w Estonii w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonego w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowany długookresowy trend DUC dla Estonii wynoszący - 2,4 %, co jest wynikiem lepszym od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynoszącego - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Estonia spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 75, po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.
- (79) 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 Estonii wynosząca 54,69 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 5,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 52,00 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. d) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (80) Ponadto Komisja zauważa, że Estonia nie przedstawiła żadnego uzasadnienia odchyień, o których mowa w motywach 74 i 79, ze względu na dodatkowe ustalone koszty związane ze środkami służącymi osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości lub kosztami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Należy zatem uznać, że Estonia nie spełnia kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) oraz (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (81) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 73–80 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Estonii należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

5. USTALENIA DOTYCZĄCE GRECJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (82) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Grecję dla OO4, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci z dnia 2 lipca 2024 r. są następujące:

Grecja	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	0,69	0,50	0,19	0,16	0,16
Wartości odniesienia	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

- (83) Komisja zauważa, że docelowe parametry przepustowości zaproponowane przez Grecję na lata 2027, 2028 i 2029 są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia. Proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości są jednak znacznie wyższe niż wartości odniesienia dotyczące lat 2025 i 2026.
- (84) Środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedstawione przez Grecję obejmują szkolenie i rekrutację dużej liczby nowych kontrolerów ruchu lotniczego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, co w OO4 oznacza ogólny wzrost liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje o 35 % w przeliczeniu na pełne etaty w ośrodku kontroli obszaru. Ponadto instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej planuje wdrożyć nowy system ATM, zmodernizować swoją sieć radarową, wdrożyć środki służące reorganizacji przestrzeni powietrznej oraz usprawnić procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością.
- (85) Na podstawie oceny przeprowadzonej przez PRB Komisja zauważa, że niektóre istotne środki zwiększenia przepustowości, które przedstawiono w planie operacyjnym sieci z dnia 2 lipca 2024 r., nie zostały uwzględnione w projekcie planu skuteczności działania Grecji. Może to skutkować niewystarczającym poziomem przepustowości w OO4, w tym w latach 2025 i 2026, w przypadku których proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości są wyższe niż odpowiednie wartości odniesienia.

- (86) W projekcie planu skuteczności działania Grecja wskazuje, że docelowych parametrów przepustowości na lata kalendarzowe 2025 i 2026 nie można było ustalić na poziomie zgodnym z wartościami odniesienia zawartymi w planie operacyjnym sieci z 2 lipca 2024 r. ze względu na bardziej optymistyczne przewidywania wzrostu ruchu lotniczego w prognozie ruchu STATFOR z października 2024 r. Grecja wyjaśnia, że w OO3 instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej doświadczyła opóźnień w realizacji planu inwestycyjnego na OO3 oraz w rekrutacji kontrolerów ruchu lotniczego, co spowodowało ograniczenia operacyjne na szczeblu lokalnym. Grecja wskazuje w szczególności ograniczenia techniczne związane z istniejącymi systemami stosowanymi obecnie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, które mają zostać zastąpione lub zmodernizowane dopiero na późniejszym etapie OO4.
- (87) Jednak w świetle kryteriów oceny określonych w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uważa, że informacje i dowody przedstawione przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania, w tym w odniesieniu do odpowiednich lokalnych uwarunkowań, nie stanowią uzasadnienia proponowanych znaczących rozbieżności między docelowymi parametrami w zakresie przepustowości na lata 2025 i 2026 a odpowiednimi wartościami odniesienia. Komisja jest zdania, że Grecja mogłaby wprowadzić dodatkowe środki w celu poprawy docelowych parametrów w zakresie przepustowości na te lata, aby złagodzić negatywne skutki związane z opóźnioną rekrutacją kontrolerów ruchu lotniczego i niezrealizowaniem planowanych inwestycji w OO3.
- (88) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 82–87 docelowe parametry w zakresie przepustowości Grecji należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (89) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Grecję na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Grecji	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.)	28,84 EUR	25,04 EUR	24,67 EUR	24,01 EUR	24,95 EUR	26,40 EUR	25,72 EUR

- (90) 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 Grecji na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +0,5 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (91) 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 Grecji na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący - 1,3 % jest lepszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (92) Komisja zauważa, że wartość bazowa na 2019 r. przedstawiona przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania obejmuje dostosowania kosztów wynoszące 19,5 mln EUR dodatkowych kosztów wyrażonych w EUR2022. Zgodnie z analizą organu weryfikującego skuteczność działania dostosowania te nie były częścią wartości bazowej na 2019 r., którą określono w greckim planie skuteczności działania na OO3, i nie zostały odpowiednio uzasadnione przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania na OO4.
- (93) Należy zatem zbadać, na potrzeby kryterium oceny, o którym mowa w motywie 91, czy wynik Grecji odpowiadałby ogólnounijnemu długookresowemu trendowi DUC w przypadku braku dostosowań w odniesieniu do wartości bazowej z 2019 r., o których mowa w motywie 92.

- (94) W tym celu Komisja ponownie obliczyła długookresowy trend DUC Grecji w OO3 i OO4, stosując wartość bazową na 2019 r. zawartą w planie skuteczności działania Grecji na OO3 zamiast dostosowanej wartości bazowej zawartej w projekcie planu skuteczności działania Grecji na OO4. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowany długookresowy trend DUC dla Grecji wynoszący +0,1 %, co jest wynikiem gorszym od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynoszącego - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Grecja nie spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 91.
- (95) 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 Grecji na 2024 r. wynosząca 25,04 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 39,2 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 41,19 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. c) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (96) Ponadto Komisja zauważa, że Grecja nie przedstawiła żadnego uzasadnienia odchylenia, o których mowa w motywach 90 i 91, ze względu na środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości lub środki restrukturyzacyjne w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Należy zatem uznać, że Grecja nie spełnia kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) oraz (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (97) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 89–96 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Grecji uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Korekta środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (98) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania Grecji przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska.
- (99) W kontekście korekty, o której mowa w motywie 98, Komisja powzięła wątpliwości, czy przedstawione przez Grecję środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska są odpowiednie, aby umożliwić efektywną realizację tych docelowych parametrów. Uwzględniając ustalenia PRB, Komisja zauważa w szczególności, że w projekcie planu skuteczności działania Grecja nie zobowiązała się do wdrożenia szeregu odpowiednich środków określonych w planie usprawnienia europejskiej sieci tras.
- (100) W związku z tym Komisja uważa, że Grecja powinna usprawnić środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska na OO4, które przedstawiła w projekcie planu skuteczności działania, w tym przez zobowiązanie się do wdrożenia wszystkich środków operacyjnych określonych w planie usprawnienia europejskiej sieci tras oraz przyspieszenie wdrażania transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.

6. USTALENIA DOTYCZĄCE IRLANDII

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (101) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Irlandię na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Irlandii	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.)	27,59 EUR	27,29 EUR	28,61 EUR	29,72 EUR	29,75 EUR	29,84 EUR	30,14 EUR

- (102) 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 Irlandii na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +2,0 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (103) 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 Irlandii na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +1,0 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (104) 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 Irlandii wynosząca 27,29 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 4,0 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 28,43 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. b) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (105) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 102 i 103, 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 102 i 103, 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.
- (106) 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 Irlandia wskazuje dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą trasowe służby żeglugi powietrznej AirNav Ireland w związku ze 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 zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w celu sprostania oczekivanemu wzrostowi ruchu w OO4;
 - b) zatrudnienie dodatkowych pracowników odpowiedzialnych za elektroniczne systemy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w celu wsparcia realizacji inwestycji kapitałowych, w szczególności planowanego wdrożenia nowego systemu ATM w OO4;
 - c) zatrudnienie dodatkowego personelu wsparcia do obsługi kosztów ogólnych w celu zwolnienia kontrolerów ruchu lotniczego z zadań nieoperacyjnych, aby zwiększyć wydajność tych kontrolerów;
 - d) zakup i wdrożenie nowego systemu ATM, który zapewni znaczące usprawnienia funkcjonalne i techniczne. Nowy system ATM zastąpi obecny system ATM stosowany przez AirNav Ireland od 17 lat. W związku z wdrożeniem nowego systemu ATM AirNav Ireland planuje również wdrożenie nowego awaryjnego systemu ATM oraz rozbudowę budynków ośrodka kontroli obszaru w celu przeprowadzenia prób i testów urządzeń nowego systemu ATM;
 - e) modernizację stosowanej obecnie infrastruktury radarowej, w szczególności przez wymianę podzespołów technicznych, których okres eksploatacji dobiegł końca;
 - f) zakup sprzętu i narzędzi w celu wsparcia odporności operacji.
- (107) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Irlandię w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 106, obejmowałyby w ujęciu pieniężnym stwierdzone odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijných trendów w zakresie efektywności kosztowej. Według PRB Irlandia nie boryka się jednak z poważnymi problemami dotyczącymi przepustowości, których rozwiązanie wymagałoby poniesienia znacznych dodatkowych kosztów w OO4.
- (108) Ponadto Komisja zauważa, że niektóre środki w zakresie przepustowości wskazane przez Irlandię 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 Irlandię można uznać za całości za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na OO4.
- (109) Należy zatem uznać, że Irlandia nie spełnia kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (110) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania Irlandia 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.
- (111) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 101–110 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Irlandii należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

7. USTALENIA DOTYCZĄCE ŁOTWY

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (112) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Łotwę na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	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.)	28,57EUR	37,97EUR	48,73EUR	53,56EUR	57,79EUR	61,14 EUR	63,75 EUR

- (113) 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 Łotwy na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +10,9 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (114) 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 Łotwy na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +9,3 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (115) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Łotwa straciła znaczną część lotów tranzytowych, które obsługiwała w przeszłości. Ograniczenie ruchu utrzymuje się w OO4, co ma istotny wpływ na efektywność kosztową łotewskiej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresowy trend DUC Łotwy obliczony łącznie dla OO3 i OO4.
- (116) Z tego powodu konieczne i właściwe jest zbadanie na potrzeby kryterium oceny, o którym mowa w motywie 114, czy wynik Łotwy odpowiadałby ogólnounijnemu długookresowemu trendowi DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie 115.
- (117) W tym celu Komisja ponownie obliczyła długookresowy trend DUC Łotwy w OO3 i OO4 w świetle szacowanej strukturalnej utraty ruchu w Łotwie w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonej w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowany długookresowy trend DUC dla Łotwy wynoszący +1,3 %, co nadal jest wynikiem powyżej długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynoszącego - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Łotwa nie spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 114, nawet po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.
- (118) 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 Łotwy wynosząca 37,97 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 32,4 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 56,17 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. d) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

- (119) Ponadto Komisja zauważa, że Łotwa nie przedstawiła żadnego uzasadnienia odchyleń, o których mowa w motywach 113 i 117, ze względu na dodatkowe ustalone koszty związane ze środkami służącymi osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości lub koszty restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Należy zatem uznać, że Łotwa nie spełnia kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) oraz (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (120) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 112–119 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Łotwy należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

8. USTALENIA DOTYCZĄCE SŁOWACJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (121) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Słowację na OO4 oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	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.)	56,20 EUR	60,11 EUR	62,58 EUR	61,85 EUR	61,12 EUR	59,71 EUR	58,34 EUR

- (122) 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 Słowacji na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący -0,6 % w OO4 jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego -1,2 % w tym samym okresie.
- (123) 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 Słowacji na szczeblu strefy pobierania opłat w OO3 i OO4 wynoszący +0,4 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego -1,0 % w tym samym okresie.
- (124) 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 Słowacji wynosząca 60,11 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 70,0 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 35,35 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. c) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (125) Należy zbadać, czy odchylenia, o których mowa w motywach 122–124, 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 122 i 123, 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.

- (126) 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 Słowacja wskazuje dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą trasowe służby żeglugi powietrznej, LPS, w związku ze 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 zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w celu sprostania oczekiwanemu wzrostowi ruchu w OO4. Planuje się, że w OO4 element ten przyczyni się do wzrostu o ponad 10 % liczby kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodku kontroli obszaru Bratysława;
 - b) wdrożenie nowego systemu ATM, który ma umożliwić poprawę przepustowości przestrzeni powietrznej w przyszłości,
 - c) modernizację infrastruktury i budynków w celu zwiększenia odporności operacyjnej.
- (127) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Słowację w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 126, są znacznie niższe w aspekcie pieniężnym niż odnotowane odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijnych trendów w zakresie efektywności kosztowej. Ponadto Komisja zauważa, że niektóre środki w zakresie przepustowości, na które powołuje się Słowacja, można uznać za część normalnej działalności danej 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 Słowację można w całości uznać 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 122 i 123, wyłącznie dodatkowym kosztom wynikającym z przedstawionych środków w zakresie przepustowości.
- (128) Należy zatem uznać, że Słowacja nie spełnia kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (129) Komisja zauważa również, że w projekcie planu skuteczności działania Słowacja 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.
- (130) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 121–129 docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Słowacji należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

9. WNIOSKI

- (131) W świetle powyższego niektóre docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niemcy oraz niektóre docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projektach planów skuteczności działania przedłożonych przez Danię, Estonię, Irlandię, Grecję, Łotwę i Słowację należy uznać za niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (132) Zgodnie z art. 14 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zainteresowane państwa członkowskie muszą przedłożyć Komisji skorygowany projekt planu skuteczności działania w ciągu trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji, uwzględniając zalecenia Komisji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Docelowe parametry skuteczności działania wymienione w załączniku do niniejszej decyzji, zawarte w projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonym przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niemcy oraz w projektach krajowych planów skuteczności działania przedłożonych przez Danię, Estonię, Irlandię, Grecję, Łotwę i Słowację, są niezgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”) określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

Artykuł 2

Grecja musi skorygować swoje docelowe parametry w zakresie przepustowości tras na lata 2025 i 2026, wyrażone jako średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie przypadające na lot (w minutach), aby zapewnić ich zgodność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, określonymi w art. 4 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

W przypadku gdy w planie operacyjnym sieci z dnia 2 lipca 2024 r. sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 zalecono przyjęcie szczególnych dodatkowych środków mających na celu poprawę skuteczności działania w zakresie przepustowości, środki te uwzględnia się przy dokonywaniu korekty docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, o których mowa w akapicie pierwszym.

Artykuł 3

Belgia, Dania, Niemcy, Estonia, Irlandia, Grecja, Łotwa, Luksemburg, Niemcy i Słowacja muszą skorygować w dół docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej ustalone dla ich stref pobierania opłat trasowych, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (DUC).

Przy korekcie docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej te państwa członkowskie:

- a) zapewniają, 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 obniżają poziom ustalonych kosztów, szczególnie w przypadku roku kalendarzowego 2029;
- c) wykorzystują najnowsze prognozy ruchu wyrażone w jednostkach usługowych zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego lit. a), gdy wartość bazowa w przypadku odpowiedniej strefy pobierania opłat trasowych spełnia kryterium określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, wówczas zainteresowane państwo członkowskie zapewnia, aby skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej były zgodne co najmniej z ogólnounijnym trendem DUC lub ogólnounijnym długookresowym trendem DUC.

Gdy w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, który ma zostać przedłożony zgodnie z art. 14 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, państwo członkowskie wskazuje odchylenie przewidziane w pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego, państwo to zapewnia, aby takie odchylenie zostało uzasadnione odpowiednimi informacjami i wyjaśnieniami. W szczególności zainteresowane państwo członkowskie 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 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Królestwa Danii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Estońskiej, Irlandii, Republiki Greckiej, Republiki Francuskiej, Republiki Łotewskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Królestwa Niderlandów i Republiki Słowackiej.

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

1. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DLA FABEC PRZEDŁOŻONYM PRZEZ BELGIĘ, NIEMCY, FRANCJĘ, LUKSEMBURG I NIDERLANDY

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg	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.)	94,14 EUR	104,26 EUR	104,94 EUR	106,08 EUR	106,14 EUR	104,43 EUR	103,83 EUR

Strefa pobierania opłat trasowych Niemiec	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.)	71,71 EUR	74,90 EUR	73,16 EUR	73,06 EUR	73,10 EUR	71,87 EUR	70,54 EUR

Strefa pobierania opłat trasowych Niderlandów	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.)	86,52 EUR	104,60 EUR	103,51 EUR	103,61 EUR	106,50 EUR	106,28 EUR	105,95 EUR

2. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DANII

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Danii	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.)	466,58 DKK	543,10 DKK	529,76 DKK	521,41 DKK	515,34 DKK	506,93 DKK	500,26 DKK
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ESTONII

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	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.)	38,12 EUR	54,69 EUR	50,46 EUR	52,95 EUR	54,37 EUR	54,54 EUR	55,69 EUR

4. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA GRECJI

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Grecja	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	0,69	0,50	0,19	0,16	0,16

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Grecji	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.)	28,84 EUR	25,04 EUR	24,67 EUR	24,01 EUR	24,95 EUR	26,40 EUR	25,72 EUR

5. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA IRLANDII

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Irlandii	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.)	27,59 EUR	27,29 EUR	28,61 EUR	29,72 EUR	29,75 EUR	29,84 EUR	30,14 EUR

6. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ŁOTWY
KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy	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.)	28,57 EUR	37,97 EUR	48,73 EUR	53,56 EUR	57,79 EUR	61,14 EUR	63,75 EUR

7. DOCELOWE PARAMETRY ZAWARTE W PROJEKCIE PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SŁOWACJI
KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	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.)	56,20 EUR	60,11 EUR	62,58 EUR	61,85 EUR	61,12 EUR	59,71 EUR	58,34 EUR