



2025/1052

28.5.2025

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1052**

**z dnia 19 maja 2025 r.**

**dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Słowenię 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) 2925)

**(Jedynie tekst w języku słoweńskim jest autentyczny)**

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) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 58 ust. 3,

uwzględniając 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 <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

**UWAGI OGÓLNE**

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany zawierające docelowe parametry skuteczności działania, na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te mają 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 <sup>(4)</sup>.
- (3) Wszystkie państwa członkowskie sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, 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 zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania na czwarty okres odniesienia przedłożonym przez Słowenię („projekt planu skuteczności działania”).
- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania.

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

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

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

<sup>(4)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj)).

- (6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, w stosownych przypadkach.
- (7) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania 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 Słowenię 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<sup>(5)</sup> oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

## OCENA KOMISJI

### Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Słowenię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Słowenia	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA					
Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
Slovenia Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

- (10) Komisja ustaliła, że docelowe parametry bezpieczeństwa przedłożone przez Słowenię odnośnie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, Slovenia Control, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa dla każdego roku kalendarzowego od roku 2025 do roku 2029.
- (11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla Slovenia Control służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak określenie nowej wartości bazowej ryzyka operacyjnego podlegającej regularnym przeglądom, ocena danych statystycznych oraz wykorzystanie do celów monitorowania systemu ostrzegania umożliwiającego wykrywanie niekorzystnych tendencji w zakresie bezpieczeństwa.

<sup>(5)</sup> 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>.

- (12) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (9), (10) i (11) lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (13) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Słowenię docelowe parametry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123<sup>(6)</sup> i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (14) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Słowenię dla czwartego okresu odniesienia oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Słowenia	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii</b>	<b>1,70 %</b>	<b>1,67 %</b>	<b>1,64 %</b>	<b>1,61 %</b>	<b>1,58 %</b>
Wartości odniesienia	1,70 %	1,67 %	1,64 %	1,61 %	1,58 %

- (15) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Słowenię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (16) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Słowenia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz stosowanie zaleceń dotyczących poprawy efektywności lotów określonych w ERNIP.
- (17) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (14), (15) i (16) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (18) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania 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 przez Słowenię docelowe parametry w zakresie przepustowości tras porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (19) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Słowenię dla czwartego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

<sup>(6)</sup> 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](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj)).

Słowenia	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości</b> , wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	<b>0,17</b>	<b>0,12</b>	<b>0,08</b>	<b>0,07</b>	<b>0,07</b>
Wartości odniesienia	0,17	0,12	0,08	0,07	0,07

- (20) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Słowenię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (21) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Słowenia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, obejmujące wdrożenie usprawnionego zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością, dostosowania organizacji ruchu w odpowiedzi na zmiany w regionalnych przepływach ruchu, szkolenie i rekrutację dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego oraz modernizację systemu zarządzania ruchem lotniczym.
- (22) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (19), (20) i (21) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (23) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu 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 czwartym okresie odniesienia, długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia (2020–2029) 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.
- (24) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Słowenię na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Słowenii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej</b> , wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	<b>60,67 EUR</b>	<b>55,98 EUR</b>	<b>55,22 EUR</b>	<b>55,13 EUR</b>	<b>54,65 EUR</b>	<b>54,12 EUR</b>	<b>52,83 EUR</b>

- (25) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Słowenię trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący -1,2 % w czwartym okresie odniesienia jest zgodny z ogólnounijnym trendem wynoszącym -1,2 % w tym samym okresie.
- (26) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że dla Słowenii długookresowy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszący -1,5 % jest lepszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego -1,0 % w tym samym okresie.

- (27) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez Słowenię wartość bazowa DUC wynosząca 55,98 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 55,4 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 36,04 EUR w ujęciu EUR2022.
- (28) Wyraźnie widać, że trend DUC Słowenii na czwarty okres odniesienia jest zgodny z ogólnounijnym trendem DUC na czwarty okres odniesienia, natomiast długookresowy trend DUC Słowenii jest lepszy od ogólnounijnego długookresowego trendu DUC. Słowenia wykazuje zatem osiągnięcie poprawy efektywności kosztowej zarówno w perspektywie średniookresowej, jak i długookresowej. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie przedłożonej przez Słowenię wartości bazowej względem właściwej grupy porównawczej, o którym mowa w motywie (27), nie wyklucza uznania zgodności Słowenii z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (29) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (24)–(28) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

### WNIOSKI

- (30) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Słowenii należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Słowenię na czwarty okres odniesienia, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Słowenii.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 maja 2025 r.

W imieniu Komisji  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

**Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Słowenii, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania**

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**

Słowenia	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)					
Institucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
Slovenia Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA**

Słowenia	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,70 %	1,67 %	1,64 %	1,61 %	1,58 %

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI**

Słowenia	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	0,17	0,12	0,08	0,07	0,07

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Słowenii</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2024 – wartość bazowa</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>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.)</b>	<b>EUR 60,67</b>	<b>EUR 55,98</b>	<b>EUR 55,22</b>	<b>EUR 55,13</b>	<b>EUR 54,65</b>	<b>EUR 54,12</b>	<b>EUR 52,83</b>