

2025/1063

28.5.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1063**z dnia 19 maja 2025 r.**

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Hiszpanię 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) 2943)

(Jedynie tekst w języku hiszpańskim 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) ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾, 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 ⁽⁴⁾.
- (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 Hiszpanię („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.

⁽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⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (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 Hiszpanię 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⁽⁹⁾ 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 Hiszpanię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Hiszpania	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
ENAIRE	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

- (10) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Hiszpanię dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, ENAIRE, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa na każdy rok kalendarzowy od roku 2025 do roku 2029 dla każdego celu zarządzania bezpieczeństwem, z wyjątkiem celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, w przypadku którego osiągnięcie ogólnounijnego docelowego parametru zaplanowano na 2029 r.
- (11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla ENAIRE służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak prowadzenie badań opinii w zakresie kultury bezpieczeństwa, wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa z odpowiednimi zainteresowanymi stronami oraz udział w międzynarodowych grupach roboczych ds. bezpieczeństwa operacyjnego.

⁽⁹⁾ 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) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Hiszpanię dla instytucji zapewniających terminalowe służby żeglugi powietrznej w ramach projektu planu skuteczności działania, którymi są mianowicie Skyway oraz EA, są również zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Komisja zauważa ponadto, że Hiszpania określiła środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.
- (13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (9)–(12) oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 muszą zostać osiągnięte do ostatniego roku czwartego okresu odniesienia, tj. do 2029 r., lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (14) 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 Hiszpanię 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⁽⁶⁾ i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (15) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Hiszpanię 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:

Hiszpania	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	2,86 %	2,82 %	2,79 %	2,75 %	2,74 %
Wartości odniesienia	2,86 %	2,82 %	2,79 %	2,75 %	2,74 %

- (16) Komisja zauważa, że zaproponowane przez Hiszpanię docelowe parametry w zakresie środowiska są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (17) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (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.
- (18) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Hiszpania przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, obejmujące wdrożenie ulepszonej transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, propagowanie operacji z ciągłym zniżaniem i wznoszeniem oraz udział w europejskich inicjatywach wspierających poprawę wydajności lotów.
- (19) W odniesieniu do ustaleń organu weryfikującego skuteczność działania Komisja ma jednak wątpliwości, czy przedstawione przez Hiszpanię w projekcie planu skuteczności działania środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska są wystarczające, aby umożliwić efektywną realizację tych docelowych parametrów. W szczególności należy zauważyć, że w projekcie planu skuteczności działania Hiszpania nie zobowiązała się jednoznacznie do wdrożenia środków operacyjnych określonych w ERNIP.

⁽⁶⁾ 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).

- (20) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Hiszpania powinna wzmocnić środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska dla czwartego okresu odniesienia przedstawionych w projekcie planu skuteczności działania poprzez zobowiązanie się do realizacji wszystkich środków operacyjnych określonych w ERNIP.

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (21) 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 Hiszpanię docelowe parametry w zakresie przepustowości tras porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (22) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Hiszpanię na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Hiszpania	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	0,38	0,29	0,24	0,21	0,21
Wartości odniesienia	0,38	0,29	0,24	0,21	0,21

- (23) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Hiszpanię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (24) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Hiszpania przedstawiła środki służące osiągnięciu swoich docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Środki te obejmują zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”), usprawnienia systemu planowania grafików pracy ATCO, ponowną ocenę i dostosowanie przepustowości sektorowej oraz modernizację obecnego systemu zarządzania ruchem lotniczym.
- (25) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (22)–(24) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Hiszpanii, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.
- (26) Uwzględniając jednak ustalenia organu weryfikującego skuteczność działania i biorąc pod uwagę pogorszenie rzeczywistej skuteczności działania w zakresie przepustowości odnotowane w odniesieniu do 2024 r., Komisja uważa, że Hiszpania powinna przyspieszyć wdrażanie środków mających na celu zwiększenie przepustowości, określonych w projekcie planu skuteczności działania, lub wzmocnić te środki, aby wspomóc osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na czwarty okres odniesienia. Hiszpania powinna uwzględnić takie modyfikacje w ostatecznym planie skuteczności działania, który ma zostać przyjęty zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (27) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez 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 przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (28) 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.
- (29) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Hiszpanię dla stref pobierania opłat Hiszpanii kontynentalnej i hiszpańskich Wysp Kanaryjskich na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Hiszpanii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe dla strefy pobierania opłat Hiszpanii kontynentalnej w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	57,69 EUR	53,71 EUR	55,10 EUR	55,09 EUR	54,48 EUR	53,25 EUR	51,55 EUR
Docelowe parametry i wartości bazowe dla strefy pobierania opłat hiszpańskich Wysp Kanaryjskich w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	57,93 EUR	52,54 EUR	52,63 EUR	53,56 EUR	53,77 EUR	53,28 EUR	51,92 EUR

- (30) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawione przez Hiszpanię trendy DUC na szczeblu stref pobierania opłat Hiszpanii kontynentalnej i hiszpańskich Wysp Kanaryjskich wynoszące odpowiednio - 0,8 % i - 0,2 % w czwartym okresie odniesienia są gorsze od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (31) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w przypadku Hiszpanii długookresowy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszący - 1,2 % jest lepszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.
- (32) 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 Hiszpanię wartość bazowa DUC wynosząca 53,55 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 17,3 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 64,78 EUR w ujęciu EUR2022.
- (33) Wyraźnie widać, że długookresowe trendy DUC w Hiszpanii są lepsze niż ogólnounijny trend oraz że Hiszpania wykazuje dobrą skuteczność działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do wartości bazowej na 2024 r., która jest niższa niż odpowiednia średnia dla grupy porównawczej. Ponadto docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej Hiszpanii prowadzą do zmniejszenia DUC w czwartym okresie odniesienia w jej obu strefach pobierania opłat. W związku z tym Komisja uważa, że ograniczone odchylenia od ogólnounijnego trendu DUC na czwarty okres odniesienia, o których mowa w motywie (30), nie wykluczają uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Hiszpanii z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (29)–(33) 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.

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

- (35) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez 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 przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

WNIOSKI

- (36) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Hiszpanii 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 Hiszpanię 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 Królestwa Hiszpanii.

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 Hiszpanii, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

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

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Hiszpania	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	2,86 %	2,82 %	2,79 %	2,75 %	2,74 %

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Hiszpania	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	0,38	0,29	0,24	0,21	0,21

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Hiszpanii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe dla strefy pobierania opłat Hiszpanii kontynentalnej w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	57,69 EUR	53,71 EUR	55,10 EUR	55,09 EUR	54,48 EUR	53,25 EUR	51,55 EUR
Docelowe parametry i wartości bazowe dla strefy pobierania opłat hiszpańskich Wysp Kanaryjskich w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	57,93 EUR	52,54 EUR	52,63 EUR	53,56 EUR	53,77 EUR	53,28 EUR	51,92 EUR