



**DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/866**

**z dnia 27 marca 2026 r.**

**w sprawie rozpoczęcia szczegółowego badania niektórych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na czwarty okres odniesienia przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 2002)*

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

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</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>(4)</sup>, w szczególności jego art. 15 ust. 1 i 3,

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 powinny obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) W dniu 12 czerwca 2024 r. Komisja przyjęła ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”, 2025–2029). Te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania określono w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 <sup>(5)</sup>.
- (3) W dniu 1 października 2024 r. Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg, Niderlandy i Szwajcaria („państwa FABEC”) przedłożyły Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4, przyjęty wspólnie na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna („FABEC”). Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 15 listopada 2024 r. państwa FABEC przedłożyły zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania dla FABEC”).
- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zawarte w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC w strefach pobierania opłat trasowych Belgii, Luksemburga, Niemiec, Niderlandów i Szwajcarii nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, a zatem nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

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

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

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

<sup>(4)</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>(5)</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)).

- (5) W dniu 16 maja 2025 r. Komisja powiadomiła zatem Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy o ustaleniach dotyczących niespójności docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w motywie 4, w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040 <sup>(6)</sup>, natomiast Szwajcarię powiadomiono o tych ustaleniach w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1039 <sup>(7)</sup>. W decyzjach tych Komisja wydała dla państw FABEC zalecenia służące zapewnieniu spójności ich docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (6) W dniu 14 sierpnia 2025 r. państwa FABEC przedłożyły Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania dla FABEC na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg, Niderlandy i Szwajcaria przedłożyły w dniu 17 października 2025 r. zaktualizowaną wersję skorygowanego projektu planu skuteczności działania dla FABEC („skorygowany projekt planu skuteczności działania dla FABEC”).
- (7) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (8) W niniejszej decyzji Komisja wyraża wątpliwości co do zgodności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania Szwajcarii w zakresie efektywności kosztowej zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Jednocześnie Komisja oddzielnie powiadomiła państwa członkowskie UE będące częścią FABEC o wątpliwościach co do zgodności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania Niderlandów w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami.
- (9) Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania („PRB”), wspierająca Komisję we wdrażaniu systemów skuteczności działania i opłat zgodnie z art. 13 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/2803, przedłożyła Komisji swoją opinię na temat docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC w odniesieniu do spójności tych docelowych parametrów z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Ustalenia zawarte w niniejszej decyzji oparto na szczegółowej ocenie technicznej przedstawionej w opinii PRB <sup>(8)</sup>.

## POWODY WSZCZĘCIA SZCZEGÓŁOWEGO BADANIA

- (10) W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC określono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii wraz ze zaktualizowanymi wartościami bazowymi ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) na lata 2019 i 2024. W poniższej tabeli przedstawiono porównanie skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej i wartości bazowych z odpowiednimi liczbami przedstawionymi w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym w 2024 r.

<sup>(6)</sup> 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, Niderlandy 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 (Dz.U. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2025/1040/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj)).

<sup>(7)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2025/1039 z dnia 16 maja 2025 r. dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Szwajcarię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2025/1039/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj)).

<sup>(8)</sup> Opinia PRB nr 1–2026 w sprawie oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (OO4), 28 stycznia 2026 r.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii</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>
<i>Początkowe docelowe parametry efektywności kosztowej (projekt planu skuteczności działania dla FABEC przedłożony w 2024 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)</i>	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR
<b>Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej (skorygowany projekt planu skuteczności działania dla FABEC), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)</b>	<b>109,47 CHF</b>	<b>129,67 CHF</b>	<b>135,41 CHF</b>	<b>136,48 CHF</b>	<b>133,56 CHF</b>	<b>130,38 CHF</b>	<b>122,05 CHF</b>
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Różnica	- 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	- 5,7 %

- (11) Komisja zauważa, że Szwajcaria wyznaczyła lepszy docelowy parametr skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na 2029 r., natomiast docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na lata 2025, 2026, 2027 i 2028 skorygowano w górę, co stanowi pogorszenie w porównaniu z projektem planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym w 2024 r.
- (12) Aktualizacja prognozy ruchu dla strefy pobierania opłat, zgodnie z bazową prognozą ruchu Eurocontrol STATFOR z lutego 2025 r., miała znaczący negatywny wpływ na docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na każdy rok OO4. Skorygowane założenia dotyczące ruchu w strefie pobierania opłat Szwajcarii przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<i>Początkowa prognoza ruchu (projekt planu skuteczności działania przedłożony w 2024 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	1 930	1 976	2 022	2 075	2 114
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu (skorygowany projekt planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</b>	<b>1 884</b>	<b>1 942</b>	<b>1 979</b>	<b>2 022</b>	<b>2 052</b>
Różnica	- 2,4 %	- 1,8 %	- 2,1 %	- 2,5 %	- 2,9 %

- (13) Z drugiej strony ustalone koszty dla strefy pobierania opłat nieznacznie zwiększono w ujęciu realnym na lata 2025 i 2026, natomiast na lata 2027–2029 skorygowano je w dół. W 2029 r. przewiduje się znaczny spadek, tj. o 8,4 % w porównaniu z projektem planu skuteczności działania. W poniższej tabeli przedstawiono skorygowane ustalone koszty na OO4, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2022 r., w porównaniu z kosztami ustalonymi w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym w 2024 r.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (projekt planu skuteczności działania przedłożony w 2024 r.)</i>	254 mln CHF	263 mln CHF	265 mln CHF	267 mln CHF	274 mln CHF
	253 mln EUR	262 mln EUR	264 mln EUR	266 mln EUR	272 mln EUR
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.</b> (skorygowany projekt planu skuteczności działania)	<b>255 mln CHF</b>	<b>265 mln CHF</b>	<b>264 mln CHF</b>	<b>264 mln CHF</b>	<b>250 mln CHF</b>
	254 mln EUR	264 mln EUR	263 mln EUR	262 mln EUR	249 mln EUR
Różnica	+ 0,3 %	+ 0,7 %	- 0,2 %	- 1,2 %	- 8,4 %

- (14) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC prognozę inflacji dla Szwajcarii na OO4 skorygowano w dół w porównaniu z projektem planu skuteczności działania dla FABEC. W związku z tym skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym przedstawione w motywie 13 skutkują zmniejszeniem ustalonych kosztów wyrażonych w ujęciu nominalnym na każdy rok OO4, w tym na lata 2025 i 2026, w przypadku których ustalone koszty w ujęciu realnym są wyższe niż w projekcie planu skuteczności działania.
- (15) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zaproponowanych w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii na podstawie kryteriów określonych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (16) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca - 1,2 % w OO4 jest spójna z ogólnounijną tendencją wynoszącą w tym samym okresie - 1,2 %. Ustalenie to podlega jednak dalszemu przeglądowi i weryfikacji przez Komisję w kontekście korekt zastosowanych przez Szwajcarię do jej wartości bazowej DUC w odniesieniu do 2024 r. („wartość bazowa na 2024 r.”).
- (17) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim okresie odniesienia („OO3”) i OO4 wynosząca +1,2 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie - 1,0 %.
- (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 na 2024 r. wynosząca dla Szwajcarii 129,03 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 52,6 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 84,53 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. e) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688. Jak wskazano w motywie 16, Komisja uważa ponadto, że korekty wartości bazowej na 2024 r. należy poddać dalszemu przeglądowi i weryfikacji.
- (19) W odniesieniu do kryterium oceny, o którym mowa w motywie 18, Szwajcaria uważa, że należy uwzględnić zaobserwowane między państwami należącymi do grupy porównawczej różnice w parytecie siły nabywczej i złożoności przestrzeni powietrznej. Na tym etapie PRB nie była jednak w stanie wyciągnąć wniosków odnośnie do ich wpływu na podstawy kosztowe odnośnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Konieczna jest bardziej szczegółowa analiza, aby ocenić wpływ różnic w parytecie siły nabywczej, zmienności złożoności przestrzeni powietrznej oraz wszelkich innych czynników operacyjnych lub gospodarczych znacząco wpływających na porównywalność między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. e) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (20) Komisja zbadała ponadto, czy odchylenia, o których mowa w motywach 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 odchylenie od długookresowego ogólnounijnego trendu DUC, o którym to odchyleniu mowa w motywie 17, 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.

- (21) PRB obliczyła szacunkową różnicę między ustalonymi kosztami na OO4 ustalonymi przez Szwajcarię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC a ustalonymi kosztami, które pozwoliłyby zachować zgodność z długookresową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na OO3 i OO4 łącznie. Na podstawie konkluzji PRB całkowite ustalone koszty na OO4 zaproponowane przez Szwajcarię są niższe o około 289,5 mln EUR w ujęciu EUR2022 od poziomu potrzebnego do osiągnięcia długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych, co odpowiada średniej rocznej różnicy wynoszącej 57,9 mln EUR w ujęciu EUR2022.
- (22) 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 skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria wskazuje dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, Skyguide, w związku ze środkami służącymi osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”).
- (23) W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria podkreśla, że Skyguide świadczy usługi w bardzo złożonej przestrzeni powietrznej i odgrywa wiodącą rolę w opracowywaniu rozwiązań technologicznych i operacyjnych służących poprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej. W szczególności starania innowacyjne Skyguide miały na celu cyfryzację i przekształcenie zapewniania służb żeglugi powietrznej w ramach tzw. programu „Wirtualne Centrum”, który nadal będzie realizowany w OO4.
- (24) Szwajcaria wskazuje, że w OO4 głównym celem Skyguide będzie zapewnienie odpowiedniej liczby kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”), aby osiągnąć lokalne docelowe parametry przepustowości. Po drugie, równoległe z działaniami modernizacyjnymi w ramach programu „Wirtualne Centrum”, Skyguide będzie pracować nad wzmocnieniem odporności istniejących technologii, procesów i infrastruktury. W szczególności Skyguide planuje zwiększyć zasoby na utrzymanie dotychczasowego sprzętu i infrastruktury w odpowiedzi na problemy techniczne napotkane podczas OO3.
- (25) Szwajcaria zwraca uwagę, że planowane środki w zakresie przepustowości są niezbędne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów przepustowości. Zdaniem Szwajcarii ograniczenie lub opóźnienie tych środków doprowadziłoby do pogorszenia jakości służb w szwajcarskiej przestrzeni powietrznej.
- (26) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria przedstawiła i określiła ilościowo pięć środków w zakresie przepustowości. W całym OO4 łączne ustalone koszty środków w zakresie przepustowości przedstawionych przez Szwajcarię wyniosły 218,8 mln CHF w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (co odpowiada 217,7 mln EUR w EUR2022). Te środki w zakresie przepustowości opisano już szczegółowo w projekcie planu skuteczności działania dla FABEC przedłożonym w 2024 r. Jednak w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC koszty zgłoszone w odniesieniu do tych środków znacznie skorygowano w górę.
- (27) Komisja początkowo zbadała i przeanalizowała następujące środki w zakresie przepustowości zgłoszone przez Szwajcarię w odniesieniu do Skyguide:
- szkolenie i rekrutacja dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”) na potrzeby zarządzania rosnącym natężeniem ruchu i zastąpienia planowanych odejść na emeryturę spodziewanych w OO4 („środki 1 i 2”);
  - wdrożenie i opracowanie narzędzi i procedur zarządzania ciągłością działania w celu zwiększenia odporności („środek 3”);
  - inwestycje w operacje ATM niezależne od lokalizacji („środek 4”);
  - wdrożenie różnych narzędzi optymalizacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego do i z portów lotniczych („środek 5”).
- (28) Środki 1 i 2 obejmują szkolenie i rekrutację przez Skyguide nowych kontrolerów ruchu lotniczego, zarówno aby zwiększyć całkowitą liczbę kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodkach kontroli obszaru w Zurychu i Genewie („ACC”), jak i aby zastąpić kontrolerów ruchu lotniczego, którzy mają przejść na emeryturę w OO4. Oczekuje się, że w wyniku działań zaplanowanych w ramach środków 1 i 2 liczba kontrolerów ruchu lotniczego pracujących w sektorach trasowych w ośrodkach kontroli obszaru Zurych i Genewa wzrośnie z około 198 ekwiwalentów pełnego czasu pracy („EPC”) w 2024 r. do około 219 EPC w 2029 r., co wskazuje na znaczny wzrost, tj. o ok. 21 EPC w OO4.
- (29) Szwajcaria zwraca uwagę, że zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego, jak przedstawiono w ramach środków 1 i 2, ma zasadnicze znaczenie, aby uwzględnić oczekiwany w OO4 wzrost ruchu. W szczególności Szwajcaria wyjaśnia, że dostępność większej liczby kontrolerów ruchu lotniczego umożliwi Skyguide otwarcie dodatkowych sektorów, a tym samym zapewni przepustowość i elastyczność niezbędne do zarządzania szczytowym zapotrzebowaniem na ruch.

- (30) Łącznie w OO4 środki 1 i 2 odpowiadają zgłoszonemu całkowitemu kosztowi 154,0 mln CHF w ujęciu nominalnym.
- (31) Celem środka 3 jest wzmocnienie odporności działalności Skyguide, aby umożliwić szybkie przywracanie krytycznych systemów i usług w przypadku nieprzewidzianych zakłóceń technicznych. Szwajcaria wyjaśnia, że środek 3 zapewni dodatkowe redundancje i rozwiązania awaryjne wspierające operacyjną ciągłość działania oraz odporność systemów, infrastruktury i obiektów.
- (32) W odniesieniu do środka 3 na OO4 Szwajcaria zgłosiła łączny koszt ok. 30,2 mln CHF w ujęciu nominalnym.
- (33) Środek 4 obejmuje stałe wysiłki na rzecz przejścia Skyguide na operacje ATM niezależne od lokalizacji przez realizację programu „Wirtualne Centrum”, o którym mowa w motywie 23. Celem jest, aby w wyniku planowanych udoskonaleń technicznych systemu zarządzania ruchem lotniczym Skyguide mógł kontrolować każdy lot w szwajcarskiej przestrzeni powietrznej z jednego z dwóch ośrodków kontroli obszaru (Zurych i Genewa), umożliwiając tym samym zwiększenie przepustowości, elastyczności i skuteczności służb żeglugi powietrznej. Celem Skyguide w ramach środka 4 jest również zmniejszenie obciążenia pracą kontrolerów ruchu lotniczego przez zwiększenie automatyzacji oraz wprowadzenie ulepszonych narzędzi i procesów zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością. Na cały OO4 łączny koszt środka 4 wynosi ok. 42,4 mln CHF w ujęciu nominalnym.
- (34) W ramach środka 5 Szwajcaria powołuje się na koszty związane z różnymi inicjatywami i narzędziami służącymi optymalizacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego do i z portów lotniczych. Według Szwajcarii działania przedstawione w ramach środka 5 pozwolą na optymalizację operacji na drogach startowych i zwiększenie efektywności. W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria zgłosiła łączny koszt środka 5 w wysokości 1,5 mln CHF w ujęciu nominalnym w OO4.
- (35) Komisja zauważa, że działania przedstawione przez Szwajcarię w ramach środka 5 odnoszą się w dużej mierze do zapewniania służb żeglugi powietrznej na lotniskach. Biorąc pod uwagę, że koszty tych służb nie wchodzą w zakres trasowej podstawy kosztowej, nie można powoływać się na te koszty, aby uzasadnić odchylenia od ogólnounijnych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej służb trasowych. Komisja uważa, że konieczne są dalsze informacje odnośnie do kosztów zgłoszonych przez Szwajcarię w ramach środka 5, w szczególności do ich podziału między trasowe i terminalowe służby żeglugi powietrznej.
- (36) Ogólnie rzecz biorąc, zarówno skala, jak i wpływ finansowy środków w zakresie przepustowości przywołanych przez Szwajcarię, aby uzasadnić odchylenia od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych, są znaczące. Niezbędna jest bardziej szczegółowa analiza skali, kosztów i proporcjonalności tych środków w zakresie przepustowości pod kątem osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (37) Bez uszczerbku dla wyniku dalszej analizy, o której mowa w motywie 36, jest jednak jasne, że dodatkowe koszty zgłoszone przez Szwajcarię w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywach 22–36, jedynie częściowo uzasadniają zaobserwowaną średnią roczną rozbieżność z długookresową ogólnounijną tendencją w zakresie efektywności kosztowej, o której mowa w motywie 17. Rozbieżności tej nie można więc przypisać wyłącznie dodatkowym ustalonym kosztom w odniesieniu do przedstawionych środków w zakresie przepustowości, niezależnie od tego, czy środki te uznaje się za całościowe i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości.
- (38) Szwajcaria nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (39) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Szwajcaria nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).

## WNIOSKI

- (40) Podsumowując, Komisja uważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC Szwajcaria nie uwzględniła odpowiednio zaleceń określonych w art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1039 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla swojej strefy pobierania opłat trasowych.
- (41) W szczególności Komisja zauważa, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane przez Szwajcarię nie są spójne z długookresową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych. Komisja zauważa również, że ustalone koszty w strefie pobierania opłat Szwajcarii nie zostały zmniejszone w wystarczającym stopniu, aby zapewnić spójność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Jak wskazano w motywach 16 i 18, Komisja uważa ponadto, że zastosowane przez Szwajcarię dostosowania wartości bazowej na 2024 r. należy poddać dalszemu przeglądowi i weryfikacji.

- (42) Na podstawie elementów i uzasadnień przedstawionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania dla FABEC, Komisja nie stwierdziła ponadto, że odchylenie od długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych można przypisać wyłącznie dodatkowym kosztom ponoszonym, aby osiągnąć lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości. Do zbadania innych kwestii operacyjnych i ekonomicznych podniesionych przez Szwajcarię w celu uzasadnienia odchyleń stwierdzonych w motywach 17 i 18 i w odniesieniu do kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 niezbędne byłyby dalsze informacje i analizy.
- (43) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 14–42 Komisja uważa zatem, że na obecnym etapie oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania dla FABEC nadal istnieją wątpliwości co do spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowanych przez Szwajcarię.
- (44) Komisja podjęła zatem decyzję o wszczęciu szczegółowego badania określonego w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w strefie pobierania opłat trasowych Szwajcarii,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Następujące docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Szwajcarii, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na OO4 ustanowionym na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europa Centralna, budzą wątpliwości co do ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania:

Strefa pobierania opłat trasowych Szwajcarii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	109,47 CHF	129,67 CHF	135,41 CHF	136,48 CHF	133,56 CHF	130,38 CHF	122,05 CHF
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

#### Artykuł 2

1. Niniejszym wszczyna się szczegółowe badanie określone w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, o których mowa w art. 1.

2. Na potrzeby dalszej oceny docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w art. 1, na wniosek Komisji Szwajcarii przekazuje odpowiednie dodatkowe dane i informacje w odniesieniu do elementów określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Konfederacji Szwajcarskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 marca 2026 r.

W imieniu Komisji  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

**NIEWYCZERPUJĄCY WYKAZ ELEMENTÓW DO DALSZEJ ANALIZY W ODNIESIENIU DO DOCELOWYCH  
PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ W STREFIE  
POBIERANIA OPŁAT TRASOWYCH SZWAJCARII**

- 1) Ustalone koszty w czwartym okresie odniesienia („OO4”) ze szczególnym uwzględnieniem nadchodzących lat kalendarzowych 2027, 2028 i 2029, w tym szczegółowe założenia i parametry leżące u podstaw tych ustalonych kosztów dla każdego podmiotu objętego zakresem strefy pobierania opłat
- 2) Korekty zastosowane do wartości bazowych ustalonego kosztu jednostkowego na lata 2019 i 2024
- 3) Najnowsze dostępne rzeczywiste koszty odnotowane za 2025 r. dla każdego podmiotu objętego zakresem strefy pobierania opłat
- 4) Założenia dotyczące ruchu wykorzystane w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oraz najnowsze dostępne informacje na temat prognozowanych zmian ruchu w strefie pobierania opłat w OO4
- 5) Środki przywołane przez Szwajcarię w celu uzasadnienia odnotowanych odchyłeń od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej na podstawie dodatkowych kosztów osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości oraz systemy zachęt związane z tymi docelowymi parametrami przepustowości
- 6) Lokalne okoliczności mogące uzasadniać odstępstwo od kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. a)–c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317