



DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/867

z dnia 27 marca 2026 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 2012)

(Jedynie tekst w języku słowackim 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) 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,

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. 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 2 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 ⁽⁴⁾.
- (3) W dniu 24 września 2024 r. Słowacja przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 15 listopada 2024 r. Słowacja przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania”).
- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowane przez Słowację w projekcie planu skuteczności działania 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. Komisja powiadomiła o tym Słowację w dniu 16 maja 2025 r. ⁽⁵⁾.

⁽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).

⁽⁵⁾ 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).

- (5) W dniu 20 sierpnia 2025 r. Słowacja przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego skorygowanego projektu planu skuteczności działania w dniu 9 października 2025 r. Słowacja przedłożyła zaktualizowaną wersję skorygowanego projektu planu skuteczności działania („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (6) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Słowacji na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (7) W niniejszej decyzji Komisja wyraża wątpliwości co do zgodności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Słowacji zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (8) 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 Słowacji 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 ⁽⁶⁾.

POWODY WSZCZĘCIA SZCZEGÓŁOWEGO BADANIA

- (9) W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na OO4 dla strefy pobierania opłat trasowych Słowacji wraz ze zaktualizowaną wartością bazową ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) na rok 2024.
- (10) W poniższej tabeli przedstawiono porównanie skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej i wartości bazowych z odpowiednimi danymi liczbowymi przedstawionymi początkowo w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w listopadzie 2024 r.

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Początkowe docelowe parametry efektywności kosztowej (projekt planu skuteczności działania przedłożony w 2024 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)</i>	56,20 EUR	60,11 EUR	62,58 EUR	61,85 EUR	61,12 EUR	59,71 EUR	58,34 EUR
Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej (skorygowany projekt planu skuteczności działania), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	56,20 EUR	56,19 EUR	58,29 EUR	57,83 EUR	57,49 EUR	57,26 EUR	56,34 EUR
Różnica	0 %	- 6,5 %	- 6,8 %	- 6,5 %	- 5,9 %	- 4,1 %	- 3,4 %

⁽⁶⁾ Opinia PRB nr 1–2026 w sprawie oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (OO4), 28 stycznia 2026 r.

- (11) Komisja zauważa, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Słowacji skorygowano w dół dla każdego roku OO4, co stanowi poprawę w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r. Poprawa ta przekłada się na niższy roczny DUC.
- (12) Skorygowane ustalone koszty dla strefy pobierania opłat w EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR 2022”), które są niższe niż w pierwotnym projekcie planu skuteczności działania na każdy rok OO4, przedstawiono w poniższej tabeli:

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (projekt planu skuteczności działania przedłożony w listopadzie 2024 r.)</i>	80 mln EUR	83 mln EUR	86 mln EUR	88 mln EUR	89 mln EUR
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (skorygowany projekt planu skuteczności działania)	76 mln EUR	79 mln EUR	80 mln EUR	82 mln EUR	83 mln EUR
Różnica	- 5,4 %	- 5,9 %	- 6,7 %	- 6,4 %	- 7,4 %

- (13) W porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedstawiona w poniższej tabeli skorygowana prognoza ruchu dla strefy pobierania opłat skutkuje wyższą liczbą prognozowanych jednostek usługowych na lata 2025 i 2026 oraz mniejszą liczbą prognozowanych jednostek usługowych na lata 2027, 2028 i 2029. W odniesieniu do tych ostatnich trzech lat OO4 obniżenie prognozy jednostek usługowych częściowo niweluje zatem pozytywny wpływ obniżenia ustalonych kosztów, o którym mowa w motywie 12. Skorygowana prognoza ruchu wykorzystana w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania jest zgodna z prognozą bazową Eurocontrol STATFOR z lutego 2025 r.

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Początkowa prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w listopadzie 2024 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	1 283	1 349	1 410	1 475	1 534
Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	1 303	1 358	1 398	1 439	1 471
Różnica	+ 1,6 %	+ 0,7 %	- 0,9 %	- 2,4 %	- 4,1 %

- (14) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Słowacji na podstawie kryteriów określonych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (15) 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 +0,0 % w OO4 jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,2 % w tym samym okresie.
- (16) 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 +0,3 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie -1,0 %.

- (17) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC dla Słowacji wynosząca 56,19 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 61,0 % wyższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej, wynosząca 34,89 EUR w ujęciu EUR2022.
- (18) Komisja zbadała ponadto, czy odchylenia, o których mowa w motywach 15–17, 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 15 i 16, wynikają wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami koniecznymi 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.
- (19) PRB obliczyła szacunkowe różnice między ustalonymi kosztami na OO4 określonymi przez Słowację w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które pozwoliłyby zachować zgodność z długookresową ogólnounijną tendencją w OO4 i długookresową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na OO3 i OO4 łącznie. Na podstawie konkluzji PRB całkowite ustalone koszty na OO4 zaproponowane przez Słowację są niższe o ok. 22,7 mln EUR w ujęciu EUR2022 od poziomu potrzebnego do osiągnięcia długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych, a średnia roczna różnica w ujęciu EUR2022 wynosi 4,5 mln EUR. Bardziej znaczącą różnicę wynoszącą w całym OO4 ok. 35,3 mln EUR w ujęciu EUR2022 zaobserwowano w porównaniu z poziomem wymaganym do osiągnięcia długookresowego ogólnounijnego trendu ustalonego kosztu jednostkowego, przy średniej rocznej luce wynoszącej 7,1 mln EUR w ujęciu EUR2022.
- (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 skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Słowacja wskazuje dodatkowe koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, „LPS SR”, w związku ze środkami potrzebnymi do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”).
- (21) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Słowacja przedstawiła i określiła ilościowo trzy środki w zakresie przepustowości w odniesieniu do LPS SR na łączną kwotę 19,9 mln EUR w ujęciu EUR2022 w OO4. Komisja zauważa, że celem środków w zakresie przepustowości zgłoszonych przez Słowację jest zwiększenie liczby kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”) przy operacjach w centrum kontroli obszaru oraz poprawa wykorzystania zasobów ATCO oraz że są one podzielone w następujący sposób:
- szkolenie nowych ATCO przez LPS SR („środek 1”);
 - koszty zatrudnienia dodatkowych ATCO przez LPS SR („środek 2”);
 - zachęcanie przez LPS SR ATCO do podejmowania specjalistycznych ról („środek 3”).
- (22) Środki 1 i 2 obejmują szkolenie i zatrudnienie przez LPS SR w OO4 nowych ATCO. Planuje się wzrost liczby ATCO pracujących w sektorach trasowych w ośrodku kontroli obszaru w Bratysławie („ACC”) z 69 ekwiwalentów pełnego czasu pracy („EPC”) w 2024 r. do 93 EPC w 2029 r., co oznacza znaczny wzrost w OO4, a mianowicie o 24 EPC. Słowacja wyjaśnia, że dzięki środkom 1 i 2 LPS SR osiągnie odpowiedni poziom zatrudnienia ATCO, aby zaspokoić zapotrzebowanie na ruch i zwiększyć odporność swoich operacji. W rezultacie LPS SR spodziewa się znacznie ograniczyć pracę ATCO w godzinach nadliczbowych, stosowanie których było w ostatnich latach powszechnym rozwiązaniem w obliczu niedoborów personelu ATCO.
- (23) W ujęciu nominalnym w OO4 łączny koszt środka 1 wynosi ok. 5,0 mln EUR i obejmuje szkolenie 30 nowych ATCO dla ACC w Bratysławie. Te koszty szkolenia obejmują zlecenie przez LPS SR przeprowadzenia wstępnych etapów szkolenia ATCO zewnętrznej organizacji szkoleniowej. W przypadku środka 2 całkowite koszty w OO4 zgłoszone przez Słowację wynoszą 15,3 mln EUR w ujęciu nominalnym i pokrywają koszty personelu związane z zatrudnieniem dodatkowych ATCO w ACC w Bratysławie.
- (24) Środek 3 ma zachęcić ATCO do podejmowania dodatkowych obowiązków w specjalistycznych rolach, takich jak kierownicy nadzorujący i instruktorzy szkolenia w miejscu pracy.

- (25) Zgodnie z informacjami przedstawionymi w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, ze względu na niedobory kadrowe obecnie w LPS SR kierownicy nadzorujący pełnią często jednocześnie kilka funkcji, w tym instruktorów szkolenia w miejscu pracy i specjalistów ds. zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Według LPS SR sprawia to, że funkcje kierowników nadzorujących w przedsiębiorstwie są bardzo wymagające. Co więcej, mimo szerokiego zakresu odpowiedzialności kierowników nadzorujących w LPS SR, dodatkowa rekompensata finansowa jaką otrzymują wynosi mniej niż 10 % ich podstawowego wynagrodzenia jako ATCO.
- (26) Słowacja informuje również, że w LPS SR brakuje instruktorów szkolenia w miejscu pracy, co doprowadziło do dużego obciążenia pracą tej grupy pracowników. Około połowa obecnych instruktorów szkolenia w miejscu pracy to ATCO pełniący funkcje kierowników nadzorujących, w związku z czym ich dostępność do prowadzenia szkoleń w miejscu pracy jest ograniczona.
- (27) W ramach środka 3 Słowacja zgłosiła zatem dodatkowe koszty personelu ponoszone przez LPS SR, aby podnieść wynagrodzenia ATCO pełniących funkcje kierowników nadzorujących i instruktorów szkolenia w miejscu pracy. Koszty przedstawione w ramach środka 3 w OO4 w ujęciu nominalnym wynoszą łącznie 4,5 mln EUR.
- (28) Ogólnie rzecz biorąc, trzy środki w zakresie przepustowości przywołane przez Słowację jako uzasadnienie odchylenia od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej są znaczące zarówno pod względem wielkości, jak i wpływu finansowego, biorąc pod uwagę ich proporcjonalny udział w całkowitych ustalonych kosztach strefy pobierania opłat na OO4. Uwzględniając opinię PRB, Komisja uważa, że niezbędna jest bardziej szczegółowa analiza skali, kosztów i proporcjonalności tych środków w zakresie przepustowości pod kątem osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości.
- (29) Bez uszczerbku dla wyniku dalszej analizy, o której mowa w motywie 28, jest jednak jasne, że dodatkowe koszty zgłoszone przez Słowację w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywach 20–27, jedynie częściowo uzasadniają zaobserwowane średnie roczne rozbieżności w OO4 w stosunku do ogólnounijnej tendencji w zakresie DUC i długookresowej ogólnounijnej tendencji w zakresie DUC, której wartość pieniężną określono w motywie 19. Rozbieżności tych nie można więc przypisać wyłącznie dodatkowym ustalonym kosztom w odniesieniu do przedstawionych środków w zakresie przepustowości, niezależnie od tego, czy środki te uzna się za całości za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości.
- (30) Słowacja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (31) 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 Słowacja nie przedstawiła żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Słowacja nie spełnia zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).

WNIOSKI

- (32) Podsumowując, Komisja odnotowuje, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Słowacja nie uwzględniła odpowiednio zaleceń określonych w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla swojej strefy pobierania opłat trasowych.
- (33) W szczególności Komisja zauważa, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane w odniesieniu do strefy pobierania opłat Słowacji nie są spójne ani z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w OO4, ani z długoterminową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych. Komisja zauważa również, że w przedmiotowej strefie pobierania opłat ustalonych kosztów nie zmniejszono w wystarczającym stopniu, aby zapewnić ich spójność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (34) Na podstawie elementów i uzasadnień przedstawionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, Komisja nie zgadza się ponadto, że odchylenia od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych można przypisać wyłącznie dodatkowym kosztom ponoszonym na środki w zakresie przepustowości. Do zbadania innych kwestii operacyjnych i ekonomicznych podniesionych przez Słowację w uzasadnieniu odchyleń stwierdzonych w motywach 15, 16 i 17 oraz w odniesieniu do kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 lit. a)–c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 niezbędne są dalsze informacje i analizy.
- (35) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 14–34 Komisja uważa zatem, że na obecnym etapie oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania nadal istnieją wątpliwości co do spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Słowacji.

- (36) 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 Słowacji,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Następujące docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Słowacji, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na OO4, będą wątpliwości co do ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania:

Strefa pobierania opłat trasowych Słowacji	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.)	56,20 EUR	56,19 EUR	58,29 EUR	57,83 EUR	57,49 EUR	57,26 EUR	56,34 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 Słowacja przekazuje odpowiednie dodatkowe dane i informacje w odniesieniu do elementów określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 marca 2026 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITIKOSTAS
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 SŁOWACJI**

- 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 Słowację w celu uzasadnienia odnotowanych odchyleń 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