



DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/1031

z dnia 23 kwietnia 2026 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Łotwę 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(2026) 2558)

(Jedynie tekst w języku łotewskim 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. 15 ust. 1 i 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 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 ⁽⁴⁾.
- (3) W dniu 1 października 2024 r. Łotwa przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 15 listopada 2024 r. Łotwa przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu 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).

- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowane przez Łotwę w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do w strefy pobierania opłat trasowych nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317, a zatem nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (5) W dniu 16 maja 2025 r. Komisja powiadomiła zatem Łotwę o ustaleniach dotyczących niespójności docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w motywie 4, w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040 ⁽⁵⁾. W decyzji tej Komisja wydała zalecenia dla Łotwy służące zapewnieniu spójności jej docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (6) W dniu 18 sierpnia 2025 r. Łotwa przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu w dniu 3 października 2025 r. Łotwa przedłożyła zaktualizowaną wersję skorygowanego projektu planu skuteczności działania („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) 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 na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (8) Komisja uzupełniła swoją ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Podział kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi, o którym mowa w pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jest jednak przedmiotem odrębnego przeglądu przeprowadzonego przez Komisję na podstawie dodatkowych informacji otrzymanych od Łotwy w styczniu 2026 r. 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 ⁽⁶⁾ oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (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 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 ⁽⁷⁾.

OCENA KOMISJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽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).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

⁽⁷⁾ Opinia PRB nr 1–2026 w sprawie oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (OO4), 28 stycznia 2026 r.

- (11) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Łotwę w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

| Łotwa | 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 |
| LGS | 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 |

- (12) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Łotwę dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, „LGS”, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa na każdy rok kalendarzowy od roku 2025 do roku 2029, z wyjątkiem celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, w przypadku którego osiągnięcie ogólnounijnego docelowego parametru zaplanowano na 2029 r.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono środki dla LGS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak stały nadzór nad celami w zakresie bezpieczeństwa, jasna sprawozdawczość w zakresie wdrażania środków bezpieczeństwa, regularna ocena ryzyka związanego ze zmęczeniem, oparte na danych środki identyfikacji ryzyka oraz zaawansowane narzędzia monitorowania zagrożeń.
- (14) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11, 12 i 13 – oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku czwartego okresu odniesienia, tj. do 2029 r., lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (15) 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 Łotwę 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⁽⁸⁾ i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijných docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

⁽⁸⁾ 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).

- (16) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Łotwę 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:

| Łotwa | 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 | 7,96 % | 7,95 % | 7,94 % | 7,93 % | 7,92 % |
| Wartości odniesienia | 7,96 % | 7,95 % | 7,94 % | 7,93 % | 7,92 % |

- (17) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Łotwę są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (18) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwa przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, poprawę struktur rejonu kontrolowanego lotniska, elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej oraz wzmocnioną koordynację cywilno-wojskową w kontekście transgranicznym.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 16, 17 i 18 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Łotwy, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (20) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym 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 Łotwę docelowe parametry w zakresie przepustowości 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.
- (21) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Łotwę na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

| Łotwa | 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 | 0,06 | 0,05 | 0,03 | 0,02 | 0,02 |
| Wartości odniesienia | 0,06 | 0,05 | 0,03 | 0,02 | 0,02 |

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Łotwę są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.

- (23) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwa przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości, takie jak rekonfiguracja struktur przestrzeni powietrznej w okresach szczytowego zapotrzebowania na ruch oraz rekrutacja i szkolenie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego.
- (24) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21, 22 i 23 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Łotwy, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (25) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja stwierdziła, że zaproponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Łotwy, są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Łotwa zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (26) W poniższej tabeli przedstawiono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania ujęte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

| Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy | 2019 – wartość bazowa | 2024 – wartość bazowa | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|--|-----------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.) | 28,57 EUR | 39,90 EUR | 40,80 EUR | 44,77 EUR | 49,34 EUR | 51,27 EUR | 51,36 EUR |

- (27) Komisja zauważa, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Łotwy skorygowano w dół dla każdego roku okresu odniesienia, co stanowi poprawę w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r. Łotwa skorygowała w górę założenia dotyczące ruchu leżące u podstaw docelowych parametrów na OO4, zgodnie z prognozą bazową Eurocontrol STATFOR z lutego 2025 r. Z drugiej strony skorygowane ustalone koszty na OO4 są niższe niż ustalone koszty pierwotnie przedstawione w projekcie planu skuteczności działania. W związku z tym zarówno korekta danych dotyczących ruchu, jak i kosztów w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przyczyniła się do poprawy i obniżenia rocznego ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”).
- (28) Skorygowane ustalone koszty wyrażone w EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) oraz zaktualizowaną prognozę ruchu dla strefy pobierania opłat, przedstawioną w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, przedstawiono w poniższej tabeli:

| Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (skorygowany projekt planu skuteczności działania) | 26 mln EUR | 30 mln EUR | 33 mln EUR | 35 mln EUR | 36 mln EUR |
| Zaktualizowana prognoza ruchu (skorygowany projekt planu skuteczności działania) , wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych | 633 | 660 | 673 | 688 | 700 |

- (29) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Łotwy na podstawie kryteriów określonych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (30) 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 +5,2 % w OO4 jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej - 1,2 % w tym samym okresie.
- (31) 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 między 2019 a 2029 r. wynosząca +6,7 % jest lepsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszącej w tym samym okresie - 1,0 %.
- (32) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Łotwa straciła znaczną część lotów tranzytowych, które obsługiwała w przeszłości. Ograniczenie ruchu utrzymuje się w OO4, co ma istotny wpływ na efektywność kosztową łotewskiej instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresową tendencję DUC Łotwy obliczoną łącznie dla OO3 i OO4.
- (33) Z tego powodu konieczne i właściwe jest zbadanie na potrzeby kryterium oceny, o którym mowa w motywie 31, czy wynik Łotwy odpowiadałby ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie 32.
- (34) W tym celu Komisja przeliczyła długookresową tendencję DUC na Łotwie w świetle szacowanej strukturalnej utraty ruchu na Łotwie w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonej w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowana długookresowa tendencja DUC dla Łotwy wynosząca - 1,1 %, co jest wynikiem lepszym od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC wynoszącej - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Łotwa spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 31, po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.
- (35) Jeżeli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC Łotwy wynosząca 39,90 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 27,3 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 54,89 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. d) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (36) Jak wskazano w motywie 35, jasne jest, że wartość bazowa DUC Łotwy na 2024 r. jest znacznie niższa niż średnia wartość bazowa odpowiedniej grupy porównawczej. Ponadto, jak wskazano w motywach 32, 33 i 34 wykluczając negatywny wpływ zmian ruchu wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, przedstawiona przez Łotwę tendencja również odpowiada ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnej tendencji DUC na czwarty okres odniesienia, o którym mowa w motywie 30, nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Łotwy z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (37) Na podstawie ustaleń opisanych w motywach 26–36 Komisja uważa, iż Łotwa odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej. Komisja stwierdza zatem, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej uwzględnione przez Łotwę w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

WNIOSKI

- (38) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Łotwy są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Łotwę 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 Łotewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 kwietnia 2026 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

—

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Łotwę zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

| Łotwa | Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA | | | | | |
|--|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej | Cel zarządzania bezpieczeństwem | 2025 r. | 2026 r. | 2027 r. | 2028 r. | 2029 r. |
| LGS | 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 |

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

| Łotwa | 2025 r. | 2026 r. | 2027 r. | 2028 r. | 2029 r. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | 7,96 % | 7,95 % | 7,94 % | 7,93 % | 7,92 % |

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

| Łotwa | 2025 r. | 2026 r. | 2027 r. | 2028 r. | 2029 r. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot | 0,06 | 0,05 | 0,03 | 0,02 | 0,02 |

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

| Strefa pobierania opłat trasowych Łotwy | 2019 – wartość bazowa | 2024 – wartość bazowa | 2025 r. | 2026 r. | 2027 r. | 2028 r. | 2029 r. |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.) | 28,57 EUR | 39,90 EUR | 40,80 EUR | 44,77 EUR | 49,34 EUR | 51,27 EUR | 51,36 EUR |