



2026/1032

18.5.2026

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/1032**

**z dnia 23 kwietnia 2026 r.**

**dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Grecję 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) 2556)*

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

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

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

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 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 <sup>(4)</sup>.
- (3) W dniu 1 października 2024 r. Grecja przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 15 listopada 2024 r. Grecja przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania”).

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

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

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/2025-01-01](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01).

<sup>(4)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2024/1688/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj)).

- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry w zakresie przepustowości określone przez Grecję w projekcie planu skuteczności działania nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 oraz że docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej w greckiej strefie pobierania opłat trasowych nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. W związku z tym Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości i efektywności kosztowej zawarte w projekcie planu skuteczności działania nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, i w dniu 16 maja 2025 r. powiadomiła o tym Grecję w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040 <sup>(5)</sup>. W decyzji tej Komisja wydała zalecenia dla Grecji służące zapewnieniu spójności jej docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (5) W dniu 7 sierpnia 2025 r. Grecja przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu w dniu 3 października 2025 r. Grecja 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 na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (7) 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 Grecji w grudniu 2025 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 <sup>(6)</sup> oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (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 Grecji 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>(7)</sup>.

## OCENA KOMISJI

### Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (9) 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.

<sup>(5)</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>(6)</sup> 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>).

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

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

Grecja	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
HASP	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

- (11) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Grecję dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, „HASP”, 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.
- (12) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono środki dla HASP służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak restrukturyzacja organizacyjna, propagowanie kultury bezpieczeństwa, zwiększenie liczby kursów szkoleniowych w zakresie bezpieczeństwa, udoskonalenie systemu oceny kompetencji ekspertów ds. bezpieczeństwa, przeprowadzanie prób procedur awaryjnych i przegląd kryteriów ryzyka.
- (13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 10, 11 i 12 – lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska i przegląd środków służących ich osiągnięciu

- (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 Grecję docelowe parametry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123<sup>(8)</sup> i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijných docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/123/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj)).

- (15) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Grecję 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:

Grecja	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska,</b> wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %
Wartości odniesienia	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %

- (16) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Grecję są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku czwartego okresu odniesienia. Na tej podstawie docelowe parametry zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.
- (17) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania Grecji przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska.
- (18) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska, które obejmują zamówienie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) oraz wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z państwami sąsiadującymi.
- (19) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja zauważyła, że Grecja powinna usprawnić środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska na OO4, w tym przez zobowiązanie się do wdrożenia wszystkich środków operacyjnych określonych w planie usprawnienia europejskiej sieci tras oraz przyspieszenie wdrażania transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.
- (20) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja zobowiązała się do wdrożenia dwóch dodatkowych środków operacyjnych określonych w ERNIP w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r. Te środki operacyjne odnoszą się do wdrożenia wzmocnionej transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z państwami sąsiadującymi. Komisja z zadowoleniem przyjmuje to dodatkowe zobowiązanie podjęte przez Grecję w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, ale podtrzymuje również swoją opinię, określoną w decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040, że Grecja powinna zobowiązać się do wdrożenia całości środków operacyjnych określonych w ERNIP. Komisja zwraca się do władz Grecji, aby odniosły się do tej uwagi w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości i przegląd środków służących ich osiągnięciu

- (21) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Grecję w 2024 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Grecja zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

- (22) Skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras przedłożone przez Grecję na OO4, wyrażone w minutach opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Grecja	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Skorygowane docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot</b>	<b>0,34</b>	<b>0,25</b>	<b>0,19</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>
Wartości odniesienia	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

- (23) Zgodność skorygowanych greckich docelowych parametrów w zakresie przepustowości oceniono na podstawie kryterium określonego w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Grecję 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.
- (24) Komisja zauważa, że skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Grecję są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku czwartego okresu odniesienia.
- (25) Zgodnie z pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania Grecji przez skorygowanie zawartych w tym planie środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości.
- (26) W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja przedstawiła środki służące osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia nowego systemu ATM oraz szkolenia i rekrutacji dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego. Komisja zauważa, że Grecja wyjaśniła w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, iż uwzględniła w tym planie wszystkie odpowiednie środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości na czwarty okres odniesienia. W swojej opinii na temat oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania Grecji Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania wyraziła jednak wątpliwości co do tego, czy środki przedstawione przez Grecję są wystarczające, aby umożliwić skuteczne osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości. W związku z tym Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania wskazała, że będzie ściśle monitorować osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości oraz terminowe i właściwe wdrożenie przez Grecję planowanych środków zwiększania przepustowości na OO4.
- (27) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecja ustanowiła dodatkowy kluczowy wskaźnik skuteczności działania i powiązane dodatkowe docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, zgodnie z art. 8 ust. 4 i art. 10 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317. Ten dodatkowy kluczowy wskaźnik efektywności dotyczy terminowego osiągnięcia celów pośrednich dotyczących realizacji niektórych nowych inwestycji w środki trwałe, które mają kluczowe znaczenie dla zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej. Grecja ustanowiła również system zachęt o charakterze finansowym, zgodnie z art. 11 ust. 4 tego rozporządzenia wykonawczego, aby wspierać osiągnięcie dodatkowych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, o których mowa w niniejszym motywie.
- (28) W odniesieniu do motywu 27 Komisja pozytywnie ocenia dodatkowe docelowe parametry skuteczności działania dotyczące przepustowości i powiązany system zachęt finansowych ustanowiony przez Grecję w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania. Komisja uważa, że zachęty finansowe ustanowione w tym względzie dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej są uzasadnione i proporcjonalne w świetle kluczowego znaczenia, jakie ma terminowa i uporządkowana realizacja inwestycji związanych z przepustowością określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

- (29) Podsumowując, na podstawie ustaleń opisanych w motywach 22–28, Komisja uważa, iż Grecja odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 odnośnie do korekty swoich docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości tras. Komisja stwierdza zatem, że skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości uwzględnione przez Grecję w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, o których mowa w motywie 22, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.
- (30) W świetle uwag PRB, o których mowa w motywie 26, a także niezrealizowania planowanych inwestycji zawartych w planie skuteczności działania Grecji na trzeci okres odniesienia, o czym mowa w motywie 87 decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040, Komisja uważa jednak, że Grecja powinna wprowadzić dodatkowe środki w celu osiągnięcia swoich docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras na czwarty okres odniesienia. Ponadto Komisja wzywa Grecję do przyspieszenia wdrażania wszystkich środków zwiększania przepustowości, które określono już w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, oraz do ścisłego i regularnego monitorowania terminowego wdrażania tych środków. Komisja uważa, że Grecja powinna w ramach tego procesu monitorowania wyeliminować wszelkie ryzyko opóźnień we wdrażaniu środków zwiększania przepustowości określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

#### **Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (31) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Grecję 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**

- (32) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja stwierdziła, że zaproponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Grecji przedłożonym w 2024 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Grecja zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (33) W poniższej tabeli przedstawiono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane przez Grecję w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Grecji</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2024 – wartość bazowa</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>Skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)</b>	<b>26,93 EUR</b>	<b>22,28 EUR</b>	<b>22,99 EUR</b>	<b>22,10 EUR</b>	<b>21,57 EUR</b>	<b>23,38 EUR</b>	<b>24,14 EUR</b>

- (34) Komisja zauważa, że Grecja skorygowała swoje lokalne docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na każdy rok czwartego okresu odniesienia, co skutkuje – w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r. – obniżeniem ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) na każdy rok czwartego okresu odniesienia. Ponadto Grecja zaktualizowała wartości bazowe ustalonych kosztów jednostkowych na lata 2019 i 2024. Komisja zauważa, że dokonana przez Grecję korekta wartości bazowej na 2019 r. stanowi odpowiedź na ustalenie przedstawione przez Komisję w motywie 92 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 dotyczące stwierdzonych nieuzasadnionych dostosowań tej wartości bazowej. Komisja uważa zatem, że skorygowana wartość bazowa na 2019 r. określona w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania została prawidłowo obliczona i odpowiednio uzasadniona.

- (35) Obniżenie DUC, o którym mowa w motywie 34, wynika głównie ze zaktualizowanych założeń dotyczących ruchu na czwarty okres odniesienia zastosowanych przez Grecję zgodnie z bazową prognozą ruchu Eurocontrol STATFOR z lutego 2025 r. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę trasowych jednostek usługowych prognozowanych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na każdy rok czwartego okresu odniesienia.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Grecji</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu</b> wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	<b>8 274</b>	<b>8 571</b>	<b>8 790</b>	<b>9 010</b>	<b>9 180</b>

- (36) Skorygowane ustalone koszty Grecji na OO4, wyrażone w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”), przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Grecji</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.</b>	<b>EUR 190 mln</b>	<b>EUR 189 mln</b>	<b>EUR 190 mln</b>	<b>EUR 211 mln</b>	<b>EUR 222 mln</b>

- (37) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez Grecję skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (38) 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 +1,6 % w OO4 jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej - 1,2 % w tym samym okresie.
- (39) 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 lepsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie - 1,0 %.
- (40) 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 Grecji na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca 22,28 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 45,0 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 40,54 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. c) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (41) Jak wskazano w motywach 39 i 40, jasne jest, że długookresowa tendencja DUC Grecji jest lepsza od odpowiedniej tendencji ogólnounijnej oraz że wartość bazowa Grecji na 2024 r. jest znacznie niższa niż średnia wartość bazowa odpowiedniej grupy porównawczej. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnej tendencji DUC na czwarty okres odniesienia, o którym mowa w motywie 38, nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Grecji z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (42) Na podstawie ustaleń opisanych w motywach 33–41 Komisja uważa, iż Grecja 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 Grecję w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

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

- (43) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Grecję 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**

- (44) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Grecji 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 Grecję 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 Greckiej.

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

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

## Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

Grecja	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A-D EASA					
Odnośna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
HASP	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

Grecja	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	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %

## KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Grecja	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	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

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

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Grecji</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2024 – wartość bazowa</b>	<b>2025 r.</b>	<b>2026 r.</b>	<b>2027 r.</b>	<b>2028 r.</b>	<b>2029 r.</b>
<b>Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej</b> wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	<b>26,93 EUR</b>	<b>22,28 EUR</b>	<b>22,99EUR</b>	<b>22,10EUR</b>	<b>21,57EUR</b>	<b>23,38EUR</b>	<b>24,14 EUR</b>