



DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/1034

z dnia 23 kwietnia 2026 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Estonię 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) 2553)

(Jedynie tekst w języku estońskim 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. Estonia przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 15 listopada 2024 r. Estonia przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania”).
- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowane przez Estonię 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.

⁽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/2019/317/2025-01-01.

⁽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) W dniu 16 maja 2025 r. Komisja powiadomiła zatem Estonię 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 Estonii służące zapewnieniu spójności jej docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (6) W dniu 18 sierpnia 2025 r. Estonia przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu w dniu 6 października 2025 r. Estonia 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 Estonii 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 Estonii 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⁽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 Estonii 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 skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania 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.
- (11) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Estonię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

⁽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.

Estonia	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA					
Instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
EANS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

- (12) Komisja ustaliła, że docelowe parametry bezpieczeństwa przedłożone przez Estonię odnośnie do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, „EANS”, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania dla każdego roku OO4.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono konkretne środki dla EANS służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak włączenie do organizacji specjalistycznej wiedzy fachowej na temat czynników ludzkich oraz inwestowanie w systemy, które mogą wspierać bardziej zaawansowaną analizę danych na potrzeby monitorowania tendencji w zakresie bezpieczeństwa.
- (14) 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 skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania 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 Estonię 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 ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (16) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez Estonię oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia na OO4 z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Estonia	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	6,54 %	6,53 %	6,52 %	6,51 %	6,50 %
Wartości odniesienia	6,54 %	6,53 %	6,52 %	6,51 %	6,50 %

⁽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).

- (17) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Estonię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku czwartego okresu odniesienia.
- (18) Komisja zauważa, że Estonia wdrożyła transgraniczną przestrzeń powietrzną ze swobodą planowania tras wraz z Łotwą, Finlandią, Szwecją, Danią i Norwegią, co stanowi kluczowy środek służący osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 16, 17 i 18 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.

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 Estonię 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 przedłożone przez Estonię dla czwartego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Estonia	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,06	0,04	0,03	0,02	0,02
Wartości odniesienia	0,06	0,04	0,03	0,02	0,02

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Estonię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku czwartego okresu odniesienia. W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Estonia wyjaśnia, że biorąc pod uwagę historycznie dobrą skuteczność działania EANS w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości oraz znaczne zmniejszenie ruchu spowodowane rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, dodatkowe środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości w czwartym okresie odniesienia nie są konieczne. Komisja zauważa, że Estonia planuje utrzymać podobną liczbę kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”) pracujących w ośrodku kontroli obszaru w Tallinie („ACC”) w czwartym okresie odniesienia w porównaniu z trzecim okresem odniesienia, co zapewnia elastyczność umożliwiającą uwzględnienie potencjalnych nagłych zmian przepływów ruchu.
- (23) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21 i 22 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 przepustowości.

Ocena docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

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

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	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.)	38,12 EUR	49,55 EUR	46,29 EUR	46,99 EUR	48,00 EUR	48,10 EUR	48,18EUR

- (26) Komisja zauważa, że Estonia 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 Estonia zaktualizowała również wartość bazową DUC na 2024 r., aby odzwierciedlić rzeczywiste koszty poniesione w 2024 r.
- (27) Obniżenie DUC, o którym mowa w motywie 26, wynika z korekty w dół ustalonych kosztów oraz zaktualizowanych założeń dotyczących ruchu na czwarty okres odniesienia zastosowanych przez Estonię 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.

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	2025	2026	2027	2028	2029
Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	612	626	636	649	658

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

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	2025	2026	2027	2028	2029
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	EUR 28 mln	EUR 29 mln	EUR 31 mln	EUR 31 mln	EUR 32 mln

- (29) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez Estonię 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.
- (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 -0,6 % 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 w trzecim okresie odniesienia („OO3”) i OO4 wynosząca +2,6 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie -1,0 %.
- (32) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Estonia straciła znaczną część lotów tranzytowych, które obsługiwała w przeszłości. Ograniczenie ruchu utrzymuje się w OO4, co ma istotny wpływ na efektywność kosztową estońskiej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresową tendencję DUC Estonii 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 Estonii odpowiadałby ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie 32.
- (34) W tym celu Komisja ponownie obliczyła długookresową tendencję DUC Estonii w OO3 i OO4 w świetle szacunkowego strukturalnego spadku ruchu w Estonii w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonego w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowana długookresowa tendencja DUC dla Estonii wynosząca -4,0 %, co jest wynikiem lepszym od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC wynoszącej -1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Estonia 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 Estonii na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca 49,55 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 5,6 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 52,48 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 Estonii na 2024 r. jest 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 Estonię tendencja również odpowiada ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC na OO4. 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 Estonii z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (37) Na podstawie ustaleń opisanych w motywach 25–36 Komisja uważa, iż Estonia 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 Estonię 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 Estonii są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

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

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 Estonię 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

Estonia	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.
EANS	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	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

Estonia	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	6,54 %	6,53 %	6,52 %	6,51 %	6,50 %

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Estonia	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	0,04	0,03	0,02	0,02

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

Strefa pobierania opłat trasowych Estonii	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.)	38,12EUR	49,55EUR	46,29EUR	46,99EUR	48,00EUR	48,10EUR	48,18EUR