



2025/1051

28.5.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1051

z dnia 19 maja 2025 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Polskę 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(2025) 2921)

(Jedynie tekst w języku polskim 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. 14 ust. 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 mają obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (2025–2029) zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Wszystkie państwa członkowskie sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, które do dnia 1 października 2024 r. zostały przedłożone Komisji celem oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 15 listopada 2024 r.
- (4) Ocena Komisji przedstawiona w niniejszej decyzji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania na czwarty okres odniesienia przedłożonym przez Polskę („projekt planu skuteczności działania”).
- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów 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).

- (6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, w stosownych przypadkach.
- (7) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Jeżeli chodzi o pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w ramach tego przeglądu nie przeprowadziła szczegółowej analizy metody zastosowanej przez Polskę do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi w czwartym okresie odniesienia. 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⁽⁵⁾ oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

OCENA KOMISJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Polskę w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Polska	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
PAŻP	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	C	C	C

- (10) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Polskę dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, PAŻP, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa na każdy rok kalendarzowy od 2026 r. w obszarach „polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa”, „zapewnienie bezpieczeństwa” i „propagowanie bezpieczeństwa”. Ponadto planuje się, że ogólnounijny poziom docelowy zostanie osiągnięty od 2027 r. w odniesieniu do obszaru „kultura bezpieczeństwa” oraz od 2029 r. w odniesieniu do obszaru „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”.
- (11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla PAŻP służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak ściślejsza identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa, lepsze zarządzanie ryzykiem, działania szkoleniowe oraz wdrożenie ulepszonych wskaźników i narzędzi skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej 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>).

- (12) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Polskę dla instytucji zapewniających terminalowe służby żeglugi powietrznej w zakresie projektu planu skuteczności działania, którymi są mianowicie „Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.” oraz „Warmia i Mazury Sp. z o.o.”, są również zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Komisja zauważa ponadto, że Polska określiła środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.
- (13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 9–12 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 projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (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 Polskę 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⁽⁶⁾ i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (15) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Polskę 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:

Polska	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	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %
Wartości odniesienia	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

- (16) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Polskę są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (17) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Polska przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, obejmujące poszerzenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, rozszerzenie przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras na rejony kontrolowane lotniska oraz inne środki operacyjne mające na celu optymalizację efektywności przestrzeni powietrznej.
- (18) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 15, 16 i 17 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

⁽⁶⁾ 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).

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

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

Polska	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	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13
Wartości odniesienia	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

- (21) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Polskę są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (22) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Polska przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, obejmujące poszerzenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz inne środki operacyjne mające na celu złagodzenie ograniczeń przepustowości.
- (23) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 20, 21 i 22 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (24) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych 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

- (25) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej oceniono na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono trend DUC w czwartym okresie odniesienia, długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia (2020–2029) oraz wartość bazową DUC na szczelbu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.

- (26) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Polskę na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Polski	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	PLN 211,01	266,47 PLN	255,95- PLN	251,96- PLN	247,50- PLN	244,80- PLN	239,46- PLN
	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR

- (27) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Polskę trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 2,1 % w czwartym okresie odniesienia jest lepszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.
- (28) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Polskę długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący +1,4 % jest gorszy niż długookresowy ogólnounijny trend wynoszący - 1,0 % w tym samym okresie.
- (29) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Polska straciła znaczną część przelotów, które tradycyjnie obsługiwała. To zmniejszenie ruchu utrzyma się w czwartym okresie odniesienia, co będzie miało znaczący wpływ na efektywność kosztową instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresowy trend DUC w Polsce.
- (30) Do celów kryterium oceny, o którym mowa w motywie 28, należy zatem przeanalizować, czy wynik Polski odpowiadałby ogólnounijnemu trendowi DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie 29.
- (31) W tym celu Komisja ponownie obliczyła długookresowy trend DUC w świetle szacowanej strukturalnej utraty ruchu w Polsce w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonej w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowany długookresowy trend DUC dla Polski wynoszący - 1,6 %, co jest wynikiem lepszym w stosunku do długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynoszącego - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Polska spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 28, po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.
- (32) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez Polskę wartość bazowa DUC wynosząca 56,94 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 10,7 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 51,43 EUR w ujęciu EUR2022.
- (33) Oczywiście jest, że Polska osiąga lepszy wynik niż ogólnounijny trend DUC w czwartym okresie odniesienia i wykazuje stały spadek DUC w tym okresie. Ponadto, wykluczając negatywny wpływ zmian ruchu wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, wynik Polski również odpowiada ogólnounijnemu długookresowemu trendowi DUC. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od średniego bazowego DUC na 2024 r. grupy porównawczej, o którym mowa w motywie 32, nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Polski z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 26–33 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

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

- (35) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych 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

- (36) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Polskę 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 Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 maja 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Polski, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Polska	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem , wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)					
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
PAŻP	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Polska	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	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Polska	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	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Polski	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.)	PLN 211,01	PLN 266,47	PLN 255,95	PLN 251,96	PLN 247,50	PLN 244,80	PLN 239,46
	EUR 45,09	EUR 56,94	EUR 54,69	EUR 53,84	EUR 52,89	EUR 52,31	EUR 51,17