



2025/1057

28.5.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1057

z dnia 19 maja 2025 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Austrię 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) 3006)

(Jedynie tekst w języku niemieckim 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 Austrię („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 Austrię 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⁽³⁾ 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 Austrię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Austria	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
Austro Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	B	C

- (10) Komisja ustaliła, że docelowe parametry bezpieczeństwa przedłożone przez Austrię odnośnie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, Austro Control, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa dla roku kalendarzowego 2029.
- (11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla Austro Control służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak stosowanie zintegrowanego podejścia do zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, zacieśnienie transgranicznej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa, zarządzanie ryzykiem wystąpienia zmęczenia oraz propagowanie szkoleń i podnoszenie świadomości w celu wspierania kultury bezpieczeństwa.

⁽³⁾ 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) Jak zauważono w motywach (9) i (10), lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa na 2029 r., zawarte w projekcie planu skuteczności działania, są zgodne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688. Wspomniane lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa należy zatem uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.
- (13) Stwierdzono jednak, że w odniesieniu do wszystkich celów zarządzania bezpieczeństwem pośrednie docelowe parametry na lata 2025–2028 są rażąco niskie i niewystarczające do zapewnienia późniejszego osiągnięcia docelowych parametrów na 2029 r. Ponadto takie niskie pośrednie docelowe parametry nie są uzasadnione w świetle rzeczywistych wyników Austro Control w trzecim okresie odniesienia oraz środków służących osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa w czwartym okresie odniesienia, o których mowa w motywie (11).
- (14) W swoim ostatecznym planie skuteczności działania, który ma zostać przyjęty zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Austria powinna zatem uwzględnić ustalenia przedstawione w motywie (13) poprzez poprawę docelowych poziomów zarządzania bezpieczeństwem na lata 2025–2028.

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

Austria	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	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %
Wartości odniesienia	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

- (17) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Austrię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (18) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Austria przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z Republiką Czeską, Węgrami i Słowacją oraz inicjatywę dotyczącą wspierania przestrzegania przez użytkowników przestrzeni powietrznej złożonych planów lotu.
- (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 Austrii, 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

- (20) 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 Austrię docelowe parametry w zakresie przepustowości tras porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (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 Austrię dla czwartego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Austria	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	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16
Wartości odniesienia	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Austrię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (23) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Austria przedstawiła środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Po pierwsze, środki te obejmują rekrutację nowych kontrolerów ruchu lotniczego („ATCO”), co ma umożliwić zwiększenie liczby ekwiwalentów pełnego czasu pracy („EPC”) ATCO pełniących służbę w ośrodku kontroli obszaru. Po drugie, środki te obejmują wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym, restrukturyzację przestrzeni powietrznej, szkolenia i elastyczne planowanie grafików pracy personelu oraz przeniesienie ośrodka kontroli obszaru Wiedeń.
- (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 Austrii, 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

- (25) 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 budzą wątpliwości.
- (26) Dokonując podziału docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali na poziomie portów lotniczych, Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na czwarty okres odniesienia skutkują znacznie gorszym poziomem opóźnienia ATFM przypadającego na lot w porcie lotniczym w Wiedniu niż poziom skuteczności działania podobnych portów lotniczych określony przez organ weryfikujący skuteczność działania.
- (27) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Austria powinna dodatkowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali dla czwartego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywie (26) lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (28) 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 szczeblu 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.
- (29) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Austrię na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Austrii	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.)	72,18 EUR	53,66 EUR	54,40 EUR	53,61 EUR	53,32 EUR	53,65 EUR	52,63 EUR

- (30) 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 Austrię trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący -0,4 % w czwartym okresie odniesienia jest gorszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego -1,2 % w tym samym okresie.
- (31) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że dla Austrii długookresowy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszący -3,4 % jest lepszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego -1,0 % w tym samym okresie.
- (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 Austrię wartość bazowa DUC wynosząca 53,66 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 51,7 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 110,99 EUR w ujęciu EUR2022.
- (33) Wyraźnie widać, że trend DUC w Austrii w trzecim i czwartym okresie odniesienia jest znacząco lepszy od odpowiedniego trendu ogólnounijnego oraz że wartość bazowa Austrii na 2024 r. jest znacznie niższa od średniej dla grupy porównawczej. Austria wykazuje ponadto spadek DUC w czwartym okresie odniesienia. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od ogólnounijnego trendu DUC na czwarty okres odniesienia, o którym mowa w motywie (30), nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Austrii z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (28)–(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.

Korekta systemów zachęt dotyczących przepustowości tras i terminali

- (36) Zgodnie z pkt 2.1 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie systemów zachęt, o których mowa w art. 11 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że systemy zachęt ustanowione przez Austrię w celu wsparcia osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras i terminali w czwartym okresie odniesienia budzą wątpliwości.
- (37) Komisja zauważa, że zarówno w systemie zachęt dotyczącym przepustowości tras, jak i w systemie zachęt dotyczącym przepustowości terminali, które ujęto w projekcie planu skuteczności działania, uwzględniono maksymalną kwotę strat finansowych wynoszącą 0,50 % ustalonych kosztów. Uwzględniając ekspertyzę przedstawioną przez organ weryfikujący skuteczność działania, Komisja stoi na stanowisku, że maksymalne straty finansowe w odniesieniu do systemów zachęt określone przez Austrię nie są zgodne z art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, który wymaga, aby takie systemy zachęt miały „istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem”.
- (38) Austria powinna zatem dokonać korekty swoich systemów zachęt służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości tras i terminali w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt zostały ustalone na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyraźnie określonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zdaniem Komisji korekta ta powinna prowadzić do maksymalnych strat finansowych nie mniejszych niż 1 % ustalonych kosztów rocznych.

WNIOSKI

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Austrię 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 Austrii.

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

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Austria	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)					
Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	B	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Austria	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	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Austria	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	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Austrii	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.)	EUR 72,18	EUR 53,66	EUR 54,40	EUR 53,61	EUR 53,32	EUR 53,65	EUR 52,63