2025/1057

28.5.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1057

ze dne 19. května 2025

o souladu výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi

(oznámeno pod číslem C(2025) 3006)

(Pouze německé znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([2]), a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([3]), a zejména na čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro dané referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro čtvrté referenční období (2025–2029) byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Všechny členské státy vypracovaly a přijaly návrhy plánů výkonnosti pro čtvrté referenční období a do 1. října 2024 je předložily Komisi k posouzení. Po ověření úplnosti těchto návrhů plánů výkonnosti požádala Komise členské státy, aby do 15. listopadu 2024 předložily aktualizované návrhy plánů výkonnosti.

(4) Posouzení Komise uvedené v tomto rozhodnutí vychází z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti pro čtvrté referenční období, který předložilo Rakousko (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování návrhů plánů výkonnosti.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) V souladu s čl. 14 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a případně s přihlédnutím k místním okolnostem.

(7) Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti o přezkum prvků stanovených v bodě 2 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení. Pokud jde o bod 2.1 písm. d) bod vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že v rámci tohoto přezkumu neprovedla ve čtvrtém referenčním období podrobnou analýzu metodiky použité Rakouskem pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry, pokud jde o soulad této metodiky rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([5]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení bezpečnostních cílů

(8) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti byl posouzen v souladu s bodem 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(9) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti navržené Rakouskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Rakousko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)**					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	B	B	B	B	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	B	B	B	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	B	**C**
	Prosazování bezpečnosti	B	B	B	B	**C**
	Kultura bezpečnosti	B	B	B	B	**C**

(10) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Rakouskem pro poskytovatele letových navigačních služeb „Austro Control“ jsou pro kalendářní rok 2029 rovny cílům v oblasti bezpečnosti pro celou Unii.

(11) Komise konstatuje, že návrh plánu výkonnosti stanoví opatření pro společnost Austro Control za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je uplatňování integrovaného přístupu k řízení bezpečnostních rizik, posílení přeshraniční spolupráce v oblasti bezpečnosti, řízení rizika únavy a podpora výcviku a informovanosti s cílem rozvíjet kulturu bezpečnosti.

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Jak je konstatováno v 9. a 10. bodě odůvodnění, místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti pro rok 2029 obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s odpovídajícími cíli pro celou Unii stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688. Proto by se mělo mít za to, že tyto místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

(13) Průběžné cíle pro roky 2025 až 2028 pro všechny cíle řízení bezpečnosti jsou však vnímány jako mimořádně nízké a nedostatečné k zajištění následného dosažení cílů pro rok 2029. Tyto nízké průběžné cíle navíc nejsou odůvodněné s ohledem na skutečnou výkonnost společnosti Austro Control ve třetím referenčním období a opatření pro dosažení bezpečnostních cílů ve čtvrtém referenčním období uvedená v 11. bodě odůvodnění.

(14) Rakousko by proto mělo ve svém konečném plánu výkonnosti, který má být přijat podle čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, řešit zjištění uvedená v 13. bodě odůvodnění, a to zlepšením cílových úrovní řízení bezpečnosti na roky 2025 až 2028.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Rakouska v oblasti životního prostředí byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([6]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(16) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Rakouskem pro čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Rakousko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Referenční hodnoty	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) Komise podotýká, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Rakouskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(18) Komise konstatuje, že Rakousko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavedení přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí s Českou republikou, Maďarskem a Slovenskem a iniciativu na podporu dodržování předložených letových plánů ze strany uživatelů vzdušného prostoru.

(19) Na základě zjištění uvedených v 16., 17. a 18. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažené v rakouském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Posouzení cílů v oblasti kapacity

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Rakouska v oblasti kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123, který byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii pro čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(21) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Rakouskem pro čtvrté referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Rakousko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenční hodnoty	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) Komise podotýká, že cíle v oblasti kapacity navržené Rakouskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(23) Komise konstatuje, že Rakousko v návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity. Za prvé, tato opatření zahrnují nábor nových řídících letového provozu umožňující zvýšení počtu ekvivalentů zaměstnání na plnou pracovní dobu ve službě v oblastním středisku řízení. Za druhé, tato opatření zahrnují zavedení nového systému ATM, restrukturalizaci vzdušného prostoru, výcvik a flexibilní rozpis služeb zaměstnanců, jakož i přemístění oblastního střediska řízení Vídeň.

(24) Na základě zjištění uvedených v 21., 22. a 23. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v rakouském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(25) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle vzbuzují obavy.

(26) Při rozdělení cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb na úrovni letišť Komise zjistila, že navržené cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období vedou k výrazně horší úrovni zpoždění z důvodů ATFM na let u vídeňského letiště, než je úroveň výkonnosti podobných letišť zjištěná orgánem pro kontrolu výkonnosti.

(27) Komise se proto domnívá, že v souvislosti s přijetím konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by Rakousko mělo na základě připomínek uvedených v 26. bodě odůvodnění podrobněji odůvodnit cíle v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb pro čtvrté referenční období nebo by tyto cíle mělo revidovat směrem dolů.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

(28) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se efektivity nákladů, soulad cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti se stanovenými jednotkovými náklady na traťové navigační služby byl posouzen na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato kritéria sestávají z vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období, dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů ve třetím a čtvrtém referenčním období (2020–2029) a ze srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady na úrovni oblasti zpoplatnění s průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a ekonomické prostředí.

(29) Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby navržené Rakouskem pro čtvrté referenční období a související základní hodnoty jsou tyto:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rakousku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Rakousku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,4 % ve čtvrtém referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,2 %.

(31) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Rakousku na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 3,4 % ve třetím a čtvrtém referenčním období převyšuje dlouhodobý trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,0 %.

(32) Pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Rakousku ve výši 53,66 EUR v reálných cenách roku 2022 je o 51,7 % nižší než průměrná základní hodnota ve výši 110,99 EUR v reálných cenách roku 2022 pro příslušnou srovnávací skupinu stanovenou v článku 7 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688.

(33) Je zřejmé, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů Rakouska ve třetím a čtvrtém referenčním období výrazně převyšuje odpovídající vývojový trend pro celou Unii a že základní hodnota Rakouska pro rok 2024 je výrazně pod průměrem srovnávací skupiny. Rakousko dále prokazuje snížení stanovených jednotkových nákladů ve čtvrtém referenčním období. Komise se proto domnívá, že odchylka od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období uvedená ve 30. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby byly výkonnostní cíle Rakouska v oblasti efektivity nákladů v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(34) Na základě zjištění uvedených v 28. až 33. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb

(35) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 doplnila Komise své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb stanovených pro letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že tyto cíle nevzbuzují obavy.

Přezkum systému pobídek pro traťovou kapacitu a systému pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb

(36) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení návrhu plánu výkonnosti přezkumem systémů pobídek uvedených v článku 11 uvedeného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že systémy pobídek zavedené Rakouskem za účelem podpory dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb ve čtvrtém referenčním období vyvolávají obavy.

(37) Komise konstatuje, že jak systém pobídek pro traťovou kapacitu, tak systém pobídek pro kapacitu letištních a přibližovacích služeb obsažené v návrhu plánu výkonnosti zahrnují maximální finanční nevýhodu ve výši pouze 0,50 % stanovených nákladů. S ohledem na odborné poradenství poskytnuté orgánem pro kontrolu výkonnosti se Komise domnívá, že maximální finanční nevýhody pro systémy pobídek stanovené Rakouskem nejsou v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který vyžaduje, aby tyto systémy pobídek měly „podstatný dopad na příjmy v ohrožení".

(38) Rakousko by proto mělo v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 revidovat své systémy pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby maximální finanční nevýhoda vyplývající z těchto systémů pobídek byla stanoveny na úrovni, která bude mít podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle názoru Komise by tato revize měla vést k maximální finanční nevýhodě ve výši 1 % ročních stanovených nákladů nebo vyšší.

ZÁVĚRY

(39) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem by se mělo mít za to, že výkonnostní cíle obsažené v rakouském návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rakouskem pro čtvrté referenční období uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Rakouské republice.

V Bruselu dne 19. května 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti Rakouska, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Rakousko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti**, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA)					
Poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	B	B	B	B	C
	Řízení bezpečnostních rizik	B	B	B	C	D
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	B	C
	Prosazování bezpečnosti	B	B	B	B	C
	Kultura bezpečnosti	B	B	B	B	C

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Rakousko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Rakousko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Rakousku	**Základní hodnota pro rok 2019**	**Základní hodnota pro rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cíle a základní hodnoty v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách roku 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**