Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1057

28.5.2025

BESLUIT (EU) 2025/1057 VAN DE COMMISSIE

van 19 mei 2025

inzake de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Oostenrijk ingediende ontwerpprestatieplan met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 3006)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) ([1]), en met name artikel 11, lid 3, punt c),

Gezien Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 58, lid 3,

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 ([3]), en met name artikel 14, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moeten de lidstaten, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), plannen opstellen met bindende prestatiedoelstellingen voor elke referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die plannen moeten lokale prestatiedoelstellingen bevatten die verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de betrokken referentieperiode.

(2) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode (RP4, 2025-2029) zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie ([4]).

(3) Alle lidstaten hebben ontwerpprestatieplannen voor RP4 vastgesteld, die uiterlijk op 1 oktober 2024 ter beoordeling bij de Commissie werden ingediend. Na controle van de volledigheid van die ontwerpprestatieplannen heeft de Commissie de lidstaten verzocht om uiterlijk op 15 november 2024 geactualiseerde ontwerpprestatieplannen in te dienen.

(4) De in dit besluit opgenomen beoordeling van de Commissie is gebaseerd op het door Oostenrijk ingediende geactualiseerde ontwerpprestatieplan voor RP4 ("het ontwerpprestatieplan").

(5) Het prestatiebeoordelingsorgaan (PBO), dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, heeft een verslag met zijn beoordeling over de ontwerpprestatieplannen bij de Commissie ingediend.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) PB L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie van 12 juni 2024 tot vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de vierde referentieperiode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 (PB L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de in het ontwerpprestatieplan opgenomen lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdende met lokale omstandigheden, voor zover relevant.

(7) De Commissie heeft haar beoordeling van het ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de in punt 2 van bijlage IV bij die uitvoeringsverordening uiteengezette elementen. Met betrekking tot punt 2.1, d), vii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat zij in het kader van die evaluatie geen gedetailleerde analyse heeft uitgevoerd van de methode die Oostenrijk heeft gebruikt voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten in RP4. Daarom heeft de Commissie in dit stadium geen conclusies getrokken over de verenigbaarheid van die kostentoewijzingsmethode met artikel 15, lid 2, punten e) en f), van Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad [5] en artikel 22, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

BEOORDELING VAN DE COMMISSIE

Beoordeling van de veiligheidsdoelstellingen

(8) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, is de verenigbaarheid van de in het ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen beoordeeld op basis van punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(9) De door Oostenrijk voorgestelde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid met betrekking tot de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgesplitst per veiligheidsbeheersdoelstelling en uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging:

Oostenrijk	**Doelstellingen inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging, variërend van EASA-niveau A tot en met D**					
Verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Veiligheidsbeheersdoelstelling**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	B	B	B	B	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	B	B	B	C	**D**
	Veiligheidsborging	B	B	B	B	**C**
	Bevordering van de veiligheid	B	B	B	B	**C**
	Veiligheidscultuur	B	B	B	B	**C**

(10) De Commissie is tot de vaststelling gekomen dat de door Oostenrijk voorgestelde veiligheidsprestatiedoelstellingen voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten "Austro Control" gelijk zijn aan de Uniewijde veiligheidsdoelstellingen voor kalenderjaar 2029.

(11) De Commissie merkt op dat het ontwerpprestatieplan maatregelen bevat om te garanderen dat Austro Control de lokale veiligheidsdoelstellingen bereikt, zoals de toepassing van een geïntegreerde aanpak van veiligheidsrisicobeheer, de versterking van grensoverschrijdende veiligheidssamenwerking, het beheer van vermoeidheidsrisico's, en de bevordering van opleiding en bewustzijn ter ondersteuning van de veiligheidscultuur.

[5] Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Zoals opgemerkt in overwegingen 9 en 10 zijn de in het ontwerpprestatieplan opgenomen lokale veiligheidsdoelstellingen voor 2029 gelijk aan de overeenkomstige Uniewijde doelstellingen in Besluit (EU) 2024/1688. Daarom moeten die lokale prestatiedoelstellingen als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

(13) De Commissie heeft echter vastgesteld dat de tussentijdse doelstellingen voor alle veiligheidsbeheersdoelstellingen voor de jaren 2025 tot en met 2028 abnormaal laag zijn en niet volstaan om de doelstellingen voor 2029 te bereiken. Bovendien zijn dergelijke lage tussentijdse doelstellingen niet gerechtvaardigd in het licht van de werkelijke prestaties van Austro Control in RP3 en de maatregelen om de in overweging 11 bedoelde veiligheidsdoelstellingen voor RP4 te halen.

(14) Daarom moet Oostenrijk in zijn definitief prestatieplan dat overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moet worden vastgesteld, de in overweging 13 gepresenteerde bevindingen aanpakken door de gerichte veiligheidsbeheersniveaus voor de jaren 2025 tot en met 2028 te verbeteren.

Beoordeling van de milieudoelstellingen

(15) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door de in het ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De voorgestelde milieudoelstellingen van Oostenrijk zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn vastgesteld in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk ("ERNIP"), dat is opgesteld overeenkomstig bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie ([6]) en dat beschikbaar was op het ogenblik van de vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4, namelijk 2 juli 2024.

(16) De door Oostenrijk voor RP4 voorgestelde doelstellingen inzake milieuprestaties en de overeenkomstige nationale referentiewaarden uit het ERNIP, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject:

Oostenrijk	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Referentiewaarden	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) De Commissie merkt op dat de door Oostenrijk voorgestelde milieudoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van RP4.

(18) De Commissie merkt op dat Oostenrijk in het ontwerpprestatieplan maatregelen heeft voorgesteld om de lokale milieudoelstellingen te bereiken, zoals de toepassing van grensoverschrijdende vrije luchtcorridors met Tsjechië, Hongarije en Slowakije, en een initiatief om luchtruimgebruikers aan te sporen hun ingediende vluchtplannen na te leven.

(19) Op basis van de bevindingen in overwegingen 16, 17 en 18 moeten de in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk opgenomen doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Beoordeling van de capaciteitsdoelstellingen

(20) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de in het ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De voorgestelde capaciteitsdoelstellingen van Oostenrijk zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden in het overeenkomstig artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 opgestelde operationeel netwerkplan, die beschikbaar waren op het ogenblik van de vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4, namelijk 2 juli 2024.

(21) De door Oostenrijk voor RP4 voorgestelde en-routecapaciteitsdoelstellingen, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht, en de overeenkomstige referentiewaarden in het operationeel netwerkplan:

Oostenrijk	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referentiewaarden	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) De Commissie merkt op dat de door Oostenrijk voorgestelde capaciteitsdoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van RP4.

(23) De Commissie merkt op dat Oostenrijk in het ontwerpprestatieplan maatregelen heeft voorgesteld om zijn en-routecapaciteitsdoelstellingen te bereiken. Ten eerste omvatten de maatregelen een verhoging van het aantal voltijdequivalente luchtverkeersleiders (ATCO's) in het luchtverkeersleidingscentrum door nieuwe ATCO's in dienst te nemen. Ten tweede omvatten de maatregelen een nieuw ATM-systeem, herstructurering van het luchtruim, opleiding en flexibele dienstroosters van het personeel, en de verhuizing van het luchtverkeersleidingscentrum van Wenen.

(24) Op basis van de bevindingen in overwegingen 21, 22 en 23 moeten de in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk opgenomen doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Beoordeling van de capaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(25) Overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de capaciteitsprestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die zijn vastgesteld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens. De Commissie heeft vastgesteld dat deze doelstellingen aanleiding geven tot bezorgdheid.

(26) Bij het uitsplitsen van de terminalcapaciteitsdoelstellingen op luchthavenniveau heeft de Commissie vastgesteld dat de voorgestelde terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 leiden tot een niveau van ATFM-vertragingen per vlucht voor de luchthaven van Wenen dat aanzienlijk slechter is dan het prestatieniveau van door het PBO geïdentificeerde soortgelijke luchthavens.

(27) De Commissie is dan ook van oordeel dat Oostenrijk, in verband met de vaststelling van zijn definitief prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de terminalcapaciteitsdoelstellingen voor RP4 verder moet motiveren in het licht van de opmerkingen in overweging 26, of die doelstellingen naar beneden moet herzien.

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(28) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de samenhang van de in het ontwerpprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten (DUC) voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, beoordeeld op basis van de criteria die zijn vastgesteld in punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de DUC in de loop van RP4, de langetermijntendens van de DUC in RP3 en RP4 (2020-2029), en de basiswaarde voor de DUC op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

(29) De door Oostenrijk voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voor RP4 en de daarmee verband houdende basiswaarden:

En-routeheffingszone van Oostenrijk	Basiswaarde 2019	Basiswaarde 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde eenheidskosten in Oostenrijk op het niveau van de heffingszone, namelijk - 0,4 % in RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van - 1,2 % in diezelfde periode.

(31) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten in Oostenrijk op het niveau van de heffingszone, namelijk - 3,4 % in RP3 en RP4, beter is dan de Uniewijde langetermijntendens van - 1,0 % in diezelfde periode.

(32) Wat betreft het beoordelingscriterium dat is uiteengezet in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de DUC in Oostenrijk, namelijk 53,66 EUR, uitgedrukt in reële termen in prijzen van 2022 ("EUR2022"), 51,7 % lager is dan de gemiddelde basiswaarde van 110,99 EUR in EUR2022 van de in artikel 7 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(33) Het is duidelijk dat de DUC-langetermijntendens van Oostenrijk in RP3 en RP4 aanzienlijk beter is dan de overeenkomstige Uniewijde tendens en dat de basiswaarde van Oostenrijk voor 2024 aanzienlijk lager is dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep. Bovendien laat Oostenrijk een verlaging van de DUC optekenen in RP4. De Commissie is dan ook van oordeel dat de kostenefficiëntiedoelstellingen van Oostenrijk verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie, ondanks de in overweging 30 bedoelde afwijking van de Uniewijde DUC-tendens voor RP4.

(34) Op basis van de bevindingen in overwegingen 28 tot en met 33 moeten de in het ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(35) Overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten die zijn vastgesteld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens. De Commissie heeft vastgesteld dat deze doelstellingen geen aanleiding geven tot bezorgdheid.

Evaluatie van de stimuleringsregelingen voor en-route- en terminalcapaciteit

(36) Overeenkomstig punt 2.1, f), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie haar beoordeling van het ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de in artikel 11 van die uitvoeringsverordening bedoelde stimuleringsregelingen. Zij stelde vast dat de door Oostenrijk vastgestelde stimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route- en terminalcapaciteitsdoelstellingen in RP4, aanleiding geven tot bezorgdheid.

(37) De Commissie merkt op dat zowel de stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit als de stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit, die zijn opgenomen in het ontwerpprestatieplan, een maximaal financieel nadeel van slechts 0,50 % van de bepaalde kosten omvatten. Rekening houdend met het deskundig advies van het PBO is de Commissie van oordeel dat de maximale financiële nadelen voor de door Oostenrijk vastgestelde stimuleringsregelingen niet in overeenstemming zijn met artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, op grond waarvan dergelijke stimuleringsregelingen "tastbare gevolgen [moeten] hebben voor de inkomsten".

(38) Derhalve moet Oostenrijk, in het kader van de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 zijn stimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route- en terminalcapaciteitsdoelstellingen herzien zodat het maximale financiële nadeel als gevolg van die stimuleringsregelingen wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist op grond van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Volgens de Commissie zou deze herziening moeten leiden tot een maximaal financieel nadeel van 1 % of meer van de jaarlijkse bepaalde kosten.

CONCLUSIES

(39) In het licht van het voorgaande moeten de prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4 worden beschouwd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het ontwerpprestatieplan dat Oostenrijk heeft ingediend voor de vierde referentieperiode (RP4), en die zijn uiteengezet in de bijlage bij dit besluit, zijn verenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Republiek Oostenrijk.

Gedaan te Brussel, 19 mei 2025.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Oostenrijk die verenigbaar zijn bevonden met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode

PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID

Oostenrijk	**Doelstellingen inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer**, uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging, variërend van niveau A tot en met D van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)					
Verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Veiligheidsbeheersdoelstelling**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	B	B	B	B	C
	Beheer van veiligheidsrisico's	B	B	B	C	D
	Veiligheidsborging	B	B	B	B	C
	Bevordering van de veiligheid	B	B	B	B	C
	Veiligheidscultuur	B	B	B	B	C

PRESTATIEKERNGEBIED MILIEU

Oostenrijk	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

Oostenrijk	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

En-routeheffingszone van Oostenrijk	Basis-waarde 2019	Basis-waarde 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen en basiswaarden op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**