Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1057

28.5.2025

# ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1057

**z 19. mája 2025**

**o súlade výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Rakúsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba**

*[oznámené pod číslom C(2025) 3006]*

**(Iba nemecké znenie je autentické)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([3]), a najmä na jeho článok 14 ods. 2,

keďže:

## VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029) boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Všetky členské štáty vypracovali a prijali návrhy plánov výkonnosti na RO4, ktoré predložili Komisii na posúdenie do 1. októbra 2024. Po overení úplnosti týchto návrhov plánov výkonnosti Komisia požiadala členské štáty, aby predložili aktualizované návrhy plánov výkonnosti do 15. novembra 2024.

(4) Posúdenie Komisie prezentované v tomto rozhodnutí vychádza z aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti na RO4, ktorý Rakúsko predložilo (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

(5) Orgán na preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorý pomáha Komisii pri realizácii systému výkonnosti, predložil Komisii správu so svojimi odporúčaniami k posúdeniu návrhov plánov výkonnosti.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Podľa článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a v prípade potreby s prihliadnutím na miestne okolnosti.

(7) Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Pokiaľ ide o bod 2.1 písm. d) podbod vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia poznamenáva, že v rámci tohto preskúmania nevykonala podrobnú analýzu metodiky, ktorú používa Rakúsko na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v RO4. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([5]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

## POSÚDENIE KOMISIE

### Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

(8) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(9) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Rakúsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

| **Rakúsko** | **Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Poskytovateľ leteckých navigačných služieb** | **Cieľ riadenia bezpečnosti** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| Austro Control | Politika a ciele v oblasti bezpečnosti | B | B | B | B | **C** |
| | Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti | B | B | B | C | **D** |
| | Zaistenie bezpečnosti | B | B | B | B | **C** |
| | Podpora bezpečnosti | B | B | B | B | **C** |
| | Kultúra bezpečnosti | B | B | B | B | **C** |

(10) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré navrhlo Rakúsko pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „Austro Control“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na kalendárny rok 2029.

(11) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre Austro Control na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je uplatňovanie integrovaného prístupu k riadeniu rizika v oblasti bezpečnosti, posilnenie cezhraničnej bezpečnostnej spolupráce, riadenie rizika únavy, ako aj podpora odbornej prípravy a zvyšovania informovanosti v záujme posilnenia kultúry bezpečnosti.

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Ako sa uvádza v odôvodneniach 9 a 10, miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti na rok 2029 uvedené v návrhu plánu výkonnosti sú v súlade so zodpovedajúcimi celoúnijnými cieľmi stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688. Tieto miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti by sa preto mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti na RO4.

(13) Zistilo sa však, že priebežné ciele na roky 2025 až 2028 pre všetky ciele riadenia bezpečnosti sú mimoriadne nízke a nedostatočné na zabezpečenie následného dosiahnutia cieľov na rok 2029. Navyše takéto nízke priebežné ciele nie sú opodstatnené vzhľadom na skutočnú výkonnosť Austro Control v RO3 a na opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti na RO4 uvedené v odôvodnení 11.

(14) Rakúsko by sa preto malo vo svojom konečnom pláne výkonnosti, ktorý sa má prijať podľa článku 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, zaoberať zisteniami uvedenými v odôvodnení 13, a to zlepšením cielených úrovní riadenia bezpečnosti na roky 2025 až 2028.

**Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia**

(15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Rakúska v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([6]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(16) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Rakúsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

| Rakúsko | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie** vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch | **2,09 %** | **2,07 %** | **2,05 %** | **2,03 %** | **2,01 %** |
| Referenčné hodnoty | 2,09 % | 2,07 % | 2,05 % | 2,03 % | 2,01 % |

(17) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Rakúsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(18) Komisia poznamenáva, že Rakúsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami s Českou republikou, Maďarskom a Slovenskom a iniciatívu na podporu dodržiavania predložených letových plánov zo strany používateľov vzdušného priestoru.

(19) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 16, 17 a 18 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v návrhu plánu výkonnosti Rakúska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

**Posúdenie cieľov v oblasti kapacity**

(20) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Rakúska v oblasti kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(21) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré predložilo Rakúsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

| **Rakúsko** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu** vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let | **0,28** | **0,23** | **0,19** | **0,16** | **0,16** |
| Referenčné hodnoty | 0,28 | 0,23 | 0,19 | 0,16 | 0,16 |

(22) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti kapacity, ktoré predložilo Rakúsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(23) Komisia zaznamenala, že Rakúsko predstavilo v návrhu plánu výkonnosti opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti traťovej kapacity. Po prvé, medzi tieto opatrenia patrí aj nábor nových riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“), ktorý umožňuje zvýšiť v prevádzke počet ekvivalentov plného pracovného času ATCO v oblastnom stredisku riadenia. Po druhé, tieto opatrenia zahŕňajú zavedenie nového systému ATM, reštrukturalizáciu vzdušného priestoru, odbornú prípravu a pružný rozpis zamestnancov, ako aj premiestnenie oblastného strediska riadenia Wien.

(24) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21, 22 a 23 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti Rakúska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

**Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb**

(25) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele vyvolávajú obavy.

(26) Pri rozdeľovaní cieľov v oblasti terminálnej kapacity na úrovni letísk Komisia zistila, že navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú k výrazne horšej úrovni meškania ATFM na let pre letisko vo Viedni, než je úroveň výkonnosti podobných letísk, ktoré identifikoval PRB.

(27) Komisia sa preto domnieva, že Rakúsko by v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti v súlade s článkom 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo na základe pripomienok uvedených v odôvodnení 26 podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4, alebo by malo tieto ciele upraviť smerom nadol.

**Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti**

(28) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa súlad cieľov zahrnutých v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so stanovenými jednotkovými nákladmi (determined unit cost, ďalej len „DUC“) na traťové letecké navigačné služby posudzoval na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Uvedené kritériá pozostávajú z porovnania vývoja DUC počas RO4, dlhodobého vývoja DUC počas tretieho referenčného obdobia (ďalej len „RO3“) a RO4 (2020 – 2029) a východiskovej hodnoty pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania s priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie.

(29) Traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Rakúsko navrhlo na RO4, a súvisiace východiskové hodnoty sú tieto:

| **Rakúska traťová zóna spoplatňovania** | **Východiskové hodnota za rok 2019** | **Východiskové hodnota za rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť** vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022) | **72,18 EUR** | **53,66 EUR** | **54,40 EUR** | **53,61 EUR** | **53,32 EUR** | **53,65 EUR** | **52,63 EUR** |

(30) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj DUC Rakúska na úrovni zóny spoplatňovania – 0,4 % počas RO4 zaostáva za celoúnijným vývojom – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(31) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj DUC Rakúska na úrovni zóny spoplatňovania – 3,4 % počas RO3 a RO4 presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(32) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že rakúska východisková hodnota pre DUC 53,66 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 51,7 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 110,99 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(33) Je zrejmé, že dlhodobý vývoj DUC Rakúska za RO3 a RO4 značne prevyšuje zodpovedajúci celoúnijný trend a že rakúska východisková hodnota na rok 2024 je výrazne pod priemerom porovnávacej skupiny. Rakúsko okrem toho preukazuje zníženie DUC počas RO4. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od celoúnijného vývoja DUC na RO4 uvedená v odôvodnení 30 nebráni v prípade Rakúska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

(34) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 28 až 33 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

**Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb**

(35) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti preskúmaním cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovených pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

**Preskúmanie systémov stimulov pre traťovú a terminálnu kapacitu**

(36) V súlade s bodom 2.1 písm. f) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia doplnila svoje posúdenie návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie systémov stimulov uvedených v článku 11 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že systémy stimulov zavedené Rakúskom na účely podpory dosiahnutia cieľov v oblasti traťovej a terminálnej kapacity v RO4 vyvolávajú obavy.

(37) Komisia konštatuje, že systém stimulov pre traťovú kapacitu aj systém stimulov pre terminálnu kapacitu zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti zahŕňajú maximálne finančné znevýhodnenie vo výške iba 0,50 % stanovených nákladov. So zreteľom na odborné poradenstvo, ktoré poskytol PRB, sa Komisia domnieva, že maximálne finančné znevýhodnenia systémov stimulov zavedených Rakúskom nie sú v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, v ktorom sa vyžaduje, aby takéto systémy stimulov mali „výrazný vplyv na ohrozený výnos“.

(38) Rakúsko by preto v súvislosti s prijatím svojho konečného plánu výkonnosti podľa článku 16 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 malo zrevidovať svoje systémy stimulov na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej a terminálnej kapacity tak, aby sa maximálne finančné znevýhodnenia vyplývajúce z týchto systémov stimulov stanovili na úrovni, ktorá bude mať výrazný vplyv na ohrozený výnos, ako sa výslovne vyžaduje v článku 11 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Podľa názoru Komisie by uvedená revízia mala viesť k maximálnemu finančnému znevýhodneniu dosahujúcemu alebo prevyšujúcemu 1 % ročných stanovených nákladov.

**ZÁVERY**

(39) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Rakúska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Rakúsko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

*Článok 2*

Toto rozhodnutie je určené Rakúskej republike.

V Bruseli 19. mája 2025

*Za Komisiu*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*člen Komisie*

*PRÍLOHA*

**Výkonnostné ciele zahrnuté do návrhu plánu výkonnosti Rakúska, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie**

## KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

| **Rakúsko** | **Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti** vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Poskytovateľ leteckých navigačných služieb** | **Cieľ riadenia bezpečnosti** | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Austro Control | Politika a ciele v oblasti bezpečnosti | B | B | B | B | C |
| | Riadenie bezpečnostných rizík | B | B | B | C | D |
| | Zaistenie bezpečnosti | B | B | B | B | C |
| | Podpora bezpečnosti | B | B | B | B | C |
| | Kultúra bezpečnosti | B | B | B | B | C |

## KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

| **Rakúsko** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie** vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch | **2,09 %** | **2,07 %** | **2,05 %** | **2,03 %** | **2,01 %** |

## KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

| **Rakúsko** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu** vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let | **0,28** | **0,23** | **0,19** | **0,16** | **0,16** |

**KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ**

| **Rakúska traťová zóna spoplatňovania** | **Východisková hodnota za rok 2019** | **Východisková hodnota za rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ciele a východiskové hodnoty v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť** vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022) | **EUR 72,18** | **EUR 53,66** | **EUR 54,40** | **EUR 53,61** | **EUR 53,32** | **EUR 53,65** | **EUR 52,63** |