Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1051

28.5.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1051,

annettu 19 päivänä toukokuuta 2025,

Puolan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2921)

(Ainoastaan puolankielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) ([1]) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta 23 päivänä lokakuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/2803 ([2]) ja erityisesti sen 58 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([3]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on laadittava joko kansallisella tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla suunnitelmat, jotka sisältävät suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle. Näihin suunnitelmiin on sisällyttävä paikalliset suorituskykytavoitteet, joiden on oltava johdonmukaisia asianomaista viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(2) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle (2025–2029) on vahvistettu komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnokset, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2024 mennessä. Tarkastettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset 15 päivään marraskuuta 2024 mennessä.

(4) Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Puolan toimittamaan neljännen viiteajanjakson päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen, jäljempänä ’suorituskykysuunnitelmaluonnos’.

(5) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää sen ohjeet suorituskykysuunnitelmaluonnosten arviointia varten.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUVL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2024/1688, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2024, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2025 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2029 päättyvälle neljännelle viiteajanjaksolle (EUVL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta ja paikalliset olosuhteet tarpeen mukaan huomioon ottaen.

(7) Komissio on täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjä seikkoja. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan vii alakohdan osalta komissio toteaa, ettei se ole osana kyseistä uudelleentarkastelua tehnyt yksityiskohtaista analyysia menetelmistä, joita Puola on käyttänyt kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen kesken neljännellä viiteajanjaksolla. Tästä syystä komissio ei ole tässä vaiheessa tehnyt päätelmiä siitä, onko kyseinen kustannusten jakamismenetelmä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([5]) 15 artiklan 2 kohdan e ja f alakohdan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 22 artiklan 5 kohdan mukainen.

KOMISSION ARVIOINTI

Turvallisuustavoitteiden arviointi

(8) Suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoitteiden johdonmukaisuutta on turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.1 kohdan mukaisesti.

(9) Puolan turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ehdottamat turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet ovat turvallisuudenhallinnan tavoitteen mukaan eriteltyinä ja täytäntöönpanotasona ilmaistuina seuraavat:

Puola	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuina täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**					
Lennonvarmistus-palvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	C	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	B	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	C	C	**C**

(10) Komissio on todennut, että turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet, joita Puola ehdottaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle 'PANSA', vastaavat kunakin kalenterivuonna vuodesta 2026 alkaen unionin laajuisia turvallisuustavoitteita turvallisuuspolitiikan ja -tavoitteiden, turvallisuuden varmistamisen ja turvallisuuden edistämisen aloilla. Lisäksi unionin laajuinen tavoitetaso on tarkoitus saavuttaa turvallisuuskulttuurin osalta vuodesta 2027 ja turvallisuusriskien hallinnan osalta vuodesta 2029 alkaen.

(11) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään PANSAa varten toimenpiteitä paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi, kuten turvallisuusvaarojen tehostettu tunnistaminen, tehostettu riskinhallinta, koulutustoimet sekä parempien turvallisuusindikaattorien ja -välineiden käyttöönotto.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Turvallisuustavoitteet, joita Puola on ehdottanut suorituskykysuunnitelmaluonnoksen soveltamisalaan kuuluville lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille 'Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.' ja 'Warmia i Mazury sp. z o.o.', ovat myös unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden mukaisia. Komissio panee lisäksi merkille, että Puola on esittänyt toimenpiteitä turvallisuussuorituskykytavoitteidensa saavuttamiseksi.

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 9–12 kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 asetetut unionin laajuiset turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa neljännen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2029 mennessä, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten turvallisuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Ympäristötavoitteiden arviointi

(14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Puolan ehdottamia ympäristötavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden viitearvoihin, jotka on vahvistettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([6]) liitteen I mukaisesti laaditussa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa (ERNIP), joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(15) Puolan ehdottamat ympäristöä koskevat suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

Puola	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Viitearvot	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

(16) Komissio toteaa, että Puolan ehdottamat ympäristötavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(17) Komissio panee merkille, että Puola on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joita ovat muun muassa rajat ylittävän vapaan reitin ilmatilan laajentaminen, vapaan reitin ilmatilan ulottaminen lähi- ja lähestymisalueille sekä muut operatiiviset toimenpiteet ilmatilan tehokkuuden optimoimiseksi.

(18) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 15, 16 ja 17 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien ympäristöön liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/123, annettu 24 päivänä tammikuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 kumoamisesta (EUVL L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

(19) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, keskimääräistä ilmaliikennevirtojen säätelystä (ATFM) johtuvaa viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Puolan ehdottamia reitinaikaisia kapasiteettitavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin viitearvoihin, jotka on vahvistettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan mukaisesti laaditussa verkon operaatiosuunnitelmassa, joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(20) Puolan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, ja vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

Puola	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Viitearvot	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

(21) Komissio toteaa, että Puolan ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(22) Komissio panee merkille, että Puola on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, muun muassa rajat ylittävän vapaan reitin ilmatilan laajentamista ja muita operatiivisia toimenpiteitä kapasiteettirajoitteiden lieventämiseksi.

(23) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 20, 21 ja 22 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

(24) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointiaan tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettia. Näistä tavoitteista ei löytynyt huomautettavaa.

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(25) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys neljännellä viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla (2020–2029) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(26) Puolan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Puolan lentoreittimaksuvyöhyke	**2019 perusarvo**	**2024 perusarvo**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**211,01 PLN**	**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) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Puolan määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 2,1 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(28) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Puolan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +1,4 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(29) Komissio panee kuitenkin merkille, että Puola on Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seurauksena menettänyt merkittävän osan ylilennoista, joita se on historiallisesti palvellut. Tämä liikenne vähenee edelleen neljännen viiteajanjakson aikana, mikä vaikuttaa merkittävästi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan kustannustehokkuuteen ja heikentää erityisesti Puolan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitystä.

(30) Sen vuoksi johdanto-osan 28 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta varten on tarpeen ja aiheellista tutkia, saavuttaisiko Puola määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityksen, jos johdanto-osan 29 kappaleessa tarkoitettuja olosuhteita ei olisi.

(31) Tätä varten komissio on laskenut määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen uudelleen ottaen huomioon arvion liikenteen rakenteellisesta vähenemisestä Puolassa Ukrainan sodan seurauksena reitinaikaisina palveluyksiköinä mitattuna. Uudelleenlaskennan tuloksena Puolan määritetyn yksikkökustannuksen mukautettu pitkän aikavälin kehitys on – 1,6 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on – 1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Puola täyttää johdanto-osan (28) kappaleessa tarkoitetun arviointiperusteen, kun Ukrainan sodasta johtuva liikenteen merkittävä väheneminen otetaan huomioon.

(32) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Puolan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 56,94 euroa reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 10,7 prosenttia suurempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo eli 51,43 euroa vuoden 2022 hintoina.

(33) On selvää, että kehitys Puolassa on neljännellä viiteajanjaksolla unionin laajuista määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä suurempaa ja että määritetty yksikkökustannus pienenee Puolassa tasaisesti neljännellä viiteajanjaksolla. Kun Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta johtuvien liikenteen muutosten kielteiset vaikutukset jätetään laskelmista pois, on lisäksi selvää, että Puola noudattaa myös määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin unionin laajuista suuntausta. Sen vuoksi komissio katsoo, ettei johdanto-osan 32 kappaleessa tarkoitettu poikkeama vertailuryhmän määritetyn yksikkökustannuksen vuoden 2024 keskimääräisen perusarvon kehityksestä estä Puolan kustannustehokkuutta koskevia suorituskykytavoitteita olemasta johdonmukaisia unionin laajuisia kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa.

(34) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 26–33 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kustannustehokkuuteen liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

(35) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta. Näistä tavoitteista ei löydetty huomautettavaa.

PÄÄTELMÄT

(36) Edellä esitetyn perusteella Puolan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suorituskykytavoitteet, jotka Puola on esittänyt neljättä viiteajanjaksoa koskevassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 neljännelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Puolan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

Puolan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden on todettu olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Puola	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet** ilmaistuina täytäntöönpanotasona Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) tasolla A–D					
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	C	C	C	C
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	C	D
	Turvallisuuden varmistaminen	B	C	C	C	C
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	C
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	B	B	C	C
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	C	D
	Turvallisuuden varmistaminen	B	B	B	C	C
	Turvallisuuden edistäminen	B	B	B	C	C
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	B	C	C

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Puola	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Puola	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Puolan lentoreittimaksuvyöhyke	2019 perus-arvo	2024 perus-arvo	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**211,01 PLN**	**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