Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

HU
L sorozat

2025/1051

2025.5.28.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1051 HATÁROZATA

(2025. május 19.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Lengyelország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2025) 2921. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítménycélokat is magukban foglaló terveket kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének minden egyes referencia-időszakára vonatkozóan. Az említett tervekben szereplő teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(2) A negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Valamennyi tagállam elkészítette és elfogadta, majd 2024. október 1-jéig értékelés céljából benyújtotta a Bizottsághoz a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket. A teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy 2024. november 15-ig nyújtsák be a teljesítménytervek aktualizált tervezetét.

(4) A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése a Lengyelország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott, aktualizált teljesítményterv-tervezeten (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezet) alapul.

(5) A Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásában segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv jelentést nyújtott be a Bizottságnak, amelyben szakvéleményt adott a teljesítményterv-tervezetek értékelésére vonatkozóan.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő kritériumok alapján és adott esetben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját.

(7) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e felülvizsgálat részeként nem végzett részletes elemzést a Lengyelország által a negyedik referencia-időszakban a költségek útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti elosztására alkalmazott módszertanról. A Bizottság ezért ebben a szakaszban nem vont le következtetéseket arra vonatkozóan, hogy az említett költségfelosztási módszertan megfelel-e az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikke (5) bekezdésének.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A biztonsági célok értékelése

(8) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.1. pontjának megfelelően értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt célok összhangját.

(9) A Lengyelország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében javasolt teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással**					
Léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	B	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	C	**C**

(10) A Bizottság megállapította, hogy a Lengyelország által a „PANSA” léginavigációs szolgáltató számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok a „repülésbiztonsági politika és célkitűzések”, a „repülésbiztonsági garancia” és a „repülésbiztonság előmozdítása” területen 2026-tól kezdődően megegyeznek az egyes naptári évekre vonatkozó uniós szintű repülésbiztonsági célokkal. Emellett a „repülésbiztonsági kultúra” esetében 2027-től, a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” esetében pedig 2029-től tervezik elérni az uniós szintű célszintet.

(11) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a PANSA számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, ideértve például a repülésbiztonsági veszélyek fokozott azonosítását, a fokozott kockázatkezelést, a képzési tevékenységeket, valamint továbbfejlesztett repülésbiztonsági teljesítménymutatók és eszközök alkalmazását.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o., ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) A teljesítményterv-tervezet hatálya alá tartozó közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokat biztosító szolgáltatók – nevezetesen a „Port Lotniczy Bydgoszcz S.A." és a „Warmia i Mazury sp. z o.o." – tekintetében Lengyelország által javasolt repülésbiztonsági célok szintén összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Lengyelország intézkedéseket terjesztett elő a repülésbiztonsági teljesítménycéljaik elérésére irányulóan.

(13) A (9)–(12) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján, és tekintettel arra, hogy az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a negyedik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2029-re kell elérni, úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok értékelése

(14) A „környezetvédelem" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában megállapított kritérium alapján értékelte a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország által javasolt környezetvédelmi célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) I. mellékletével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel.

(15) A Lengyelország által a negyedik referencia-időszakra javasolt környezetvédelmi teljesítménycélok és az európai útvonalhálózat-javítási terv szerinti, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett kapcsolódó nemzeti referenciaértékek a következők:

Lengyelország	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Referenciaértékek	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

(16) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(17) A Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a határokon átnyúló szabad útvonalú légtér kibővítését, a szabad útvonalú légtérnek a közelkörzeti manőverezési területekre való kiterjesztését, valamint a légtér hatékonyságának optimalizálására szolgáló egyéb operatív intézkedéseket.

(18) A (15), (16) és (17) preambulumbekezdésben megfogalmazott megállapítások alapján a teljesítményterv-tervezetben a „környezetvédelem" fő teljesítményterület tekintetében feltüntetett célokat a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek kell tekinteni.

([6]) A Bizottság (EU) 2019/123 végrehajtási rendelete (2019. január 24.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 28., 2019.1.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

A kapacitáscélok értékelése

(19) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság a Lengyelország által javasolt útvonali kapacitáscélokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.

(20) A Lengyelország által a negyedik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

Lengyelország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Referenciaértékek	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

(21) A Bizottság megállapítja, hogy a Lengyelország által javasolt útvonali kapacitáscélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(22) A Bizottság megjegyzi, hogy Lengyelország a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a határokon átnyúló szabad útvonalú légtér kibővítését, valamint a kapacitáskorlátok enyhítésére szolgáló egyéb operatív intézkedéseket.

(23) A (20), (21) és (22) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

(24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében meghatározott kapacitási teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

A költséghatékonysági célok értékelése

(25) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban Lengyelország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a negyedik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a harmadik és a negyedik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2020–2029) tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása azon díjszámítási körzetek átlagértékével, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(26) A Lengyelország által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

Lengyelország útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek	**211,01 PLN**	**266,47 PLN**	**255,95 PLN**	**251,96 PLN**	**247,50 PLN**	**244,80 PLN**	**239,46 PLN**
megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR

(27) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,1 %-os megállapítottegységköltség-trendje erősebb teljesítményt mutat az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest.

(28) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve Lengyelországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +1,4 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(29) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja következtében Lengyelország elvesztette az általa hagyományosan kiszolgált átrepülések jelentős részét. Ez a forgalomcsökkenés a negyedik referencia-időszak alatt is jelentős hatással van a léginavigációs szolgáltató költséghatékonyságára, és különösen negatívan hat Lengyelország hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjére.

(30) Ezért a (28) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában meg kell vizsgálni, hogy Lengyelország a (29) preambulumbekezdésben említett körülmények hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(31) E célból a Bizottság újraszámította a hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet az ukrajnai háború következtében Lengyelországban bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás Lengyelország esetében – 1,6 %-os kiigazított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet eredményez, ami erősebb teljesítmény a – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ukrajnai háborúból eredő jelentős forgalomcsökkenés hatásának figyelembevétele után Lengyelország teljesíti a (28) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Lengyelországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 56,94 EUR kiindulási értéke 10,7 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 51,43 EUR kiindulási átlagértéke.

(33) Egyértelmű, hogy Lengyelország felülmúlja a negyedik referencia-időszak uniós szintű megállapítottegységköltség-trendjét, és a negyedik referencia-időszak során a megállapított egységköltség folyamatos csökkenését mutatja. Továbbá az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából eredő forgalmi változások negatív hatását figyelmen kívül hagyva Lengyelország teljesíti az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet is. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az átlagos 2024. évi kiindulási megállapított egységköltségnek a (32) preambulumbekezdésben említett kontrollcsoport átlagos 2024. évi kiindulási megállapított egységköltségétől való eltérése nem zárja ki azt, hogy Lengyelország költséghatékonysági teljesítménycéljai összhangban legyenek az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal.

(34) A (26)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítménytervtervezetben a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(36) A fentiek fényében úgy kell tekinteni, hogy a Lengyelország teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Lengyelország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt, e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban vannak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 19-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A Lengyelország teljesítményterv-tervezetében foglalt, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Lengyelország	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok** a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással					
Léginavigációs szolgáltatók	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	B	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	C	D
	Repülésbiztonsági garancia	B	C	C	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	C	C	C	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	B	B	B	C	C
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	C	D
	Repülésbiztonsági garancia	B	B	B	C	C
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	B	B	C	C
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	B	C	C

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Lengyelország	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Lengyelország	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Lengyelország útvonali díjszámítási körzete	2019. évi kiindulási érték	2024. évi kiindulási érték	2025	2026	2027	2028	2029
A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	**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