Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1051

28.5.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1051

z 19. mája 2025

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Poľsko 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) 2921]

(Iba poľské 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 Poľsko 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 Poľsko 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 Poľsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Poľsko	**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**
PANSA	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	B	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	B	B	C	C	**C**

(10) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Poľsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „PANSA“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2026 v oblastiach „politika a ciele v oblasti bezpečnosti“, „zaistenie bezpečnosti“ a „podpora bezpečnosti“. Okrem toho sa predpokladá dosiahnutie celoúnijnej cieľovej úrovne od roku 2027 pre „kultúru bezpečnosti“ a od roku 2029 pre „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“.

(11) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti sa pre spoločnosť PANSA stanovujú opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je posilnená identifikácia bezpečnostných rizík, posilnené riadenie rizík, činnosti odbornej prípravy a zavádzanie vylepšených ukazovateľov a nástrojov výkonnosti v oblasti 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) Ciele v oblasti bezpečnosti, ktoré Poľsko navrhlo pre poskytovateľov terminálnych leteckých navigačných služieb v rozsahu pôsobnosti návrhu plánu výkonnosti, konkrétne „Port Lotniczy Bydgoszcz S.A." a „Warmia i Mazury sp. z o.o.", sú takisto v súlade s celoúnijnými výkonnostným cieľmi. Komisia ďalej konštatuje, že Poľsko stanovilo opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

(13) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 9 až 12 a vzhľadom na to, že celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne teda do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostným cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

(14) 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 Poľska 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.

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

Poľsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Referenčné hodnoty	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

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

(17) Komisia poznamenáva, že Poľsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú rozšírenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami, predĺženie vzdušného priestoru s voľnými traťami na koncovú riadenú oblasť a ďalšie prevádzkové opatrenia na optimalizáciu efektívnosti vzdušného priestoru.

(18) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 15, 16 a 17 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v návrhu plánu výkonnosti 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

(19) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerného meškania 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 Poľska v oblasti traťovej 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.

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

Poľsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Referenčné hodnoty	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

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

(22) Komisia poznamenáva, že Poľsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity, ktoré zahŕňajú rozšírenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami a ďalšie prevádzkové opatrenia na zmiernenie obmedzení kapacity.

(23) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 20, 21 a 22 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(24) 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 nevyvolávajú obavy.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(25) 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. Tieto 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.

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

Poľská 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	**211,01 PLN**	**266,47 PLN**	**255,95 PLN**	**251,96 PLN**	**247,50 PLN**	**244,80 PLN**	**239,46 PLN**
vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR

(27) 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 Poľska na úrovni zóny spoplatňovania - 2,1 % počas RO4 prevyšuje celoúnijný vývoj – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(28) 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 Poľska na úrovni zóny spoplatňovania +1,4 % počas RO3 a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom – 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(29) Komisia však konštatuje, že Poľsko v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine stratilo značnú časť preletov, ktoré nad jeho územím v minulosti prebiehali. Toto zníženie objemu dopravy má aj počas RO4 značný vplyv na výkonnosť v oblasti nákladovej efektívnosti poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Poľska.

(30) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 28 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Poľsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 29.

(31) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Poľska vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Poľsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Poľsko vo výške – 1,6 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Poľsko po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 28.

(32) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že poľská východisková hodnota pre DUC 56,94 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 10,7 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 51,43 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(33) Je zrejmé, že Poľsko prevyšuje celoúnijný vývoj DUC počas RO4 a vykazuje stabilné znižovanie DUC počas RO4. Keď sa vylúči negatívny vplyv zmien objemu dopravy vyplývajúcich z ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, Poľsko sleduje celoúnijný dlhodobý vývoj DUC. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od priemerného východiskového DUC na rok 2024 jeho porovnávacej skupiny uvedená v odôvodnení 32 nebráni v prípade Poľska 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 26 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.

ZÁVERY

(36) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Poľska 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 Poľsko 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 Poľskej republike.

V Bruseli 19. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

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

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Poľsko	**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)					
Poskytovatelia leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	C	C	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	B	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	B	B	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	D
	Zaistenie bezpečnosti	B	B	B	C	C
	Podpora bezpečnosti	B	B	B	C	C
	Kultúra bezpečnosti	B	B	B	C	C

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Poľsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Poľsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Poľská 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)	**PLN 211,01**	**PLN 266,47**	**PLN 255,95**	**PLN 251,96**	**PLN 247,50**	**PLN 244,80**	**PLN 239,46**
	EUR 45,09	EUR 56,94	EUR 54,69	EUR 53,84	EUR 52,89	EUR 52,31	EUR 51,17