**DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1055**

**z dnia 19 maja 2025 r.**

**dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 2927)*

**(Jedynie tekst w języku szwedzkim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ([1]), w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ([2]), w szczególności jego art. 58 ust. 3,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ([3]), w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

## UWAGI OGÓLNE

(1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany zawierające docelowe parametry skuteczności działania, na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te mają obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.

(2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (2025–2029) zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ([4]).

(3) Wszystkie państwa członkowskie sporządziły i przyjęły projekty planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, które do dnia 1 października 2024 r. zostały przedłożone Komisji celem oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 15 listopada 2024 r.

(4) Ocena Komisji przedstawiona w niniejszej decyzji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania na czwarty okres odniesienia przedłożonym przez Szwecję („projekt planu skuteczności działania").

(5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych, w stosownych przypadkach.

(7) Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Jeżeli chodzi o pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że w ramach tego przeglądu nie przeprowadziła szczegółowej analizy metody zastosowanej przez Szwecję do podziału kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi w czwartym okresie odniesienia. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności tej metody alokacji kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([5]) oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

## OCENA KOMISJI

### Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

(8) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

(9) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Szwecję w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

| **Szwecja** | **Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej** | **Cel zarządzania bezpieczeństwem** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| LFV | Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa | C | C | C | C | **C** |
| | Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa | D | D | D | D | **D** |
| | Zapewnienie bezpieczeństwa | C | C | C | C | **C** |
| | Propagowanie bezpieczeństwa | C | C | C | C | **C** |
| | Kultura bezpieczeństwa | C | C | C | C | **C** |

(10) Komisja ustaliła, że docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa przedłożone przez Szwecję odnośnie do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, LFV, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa na każdy rok kalendarzowy od roku 2025 do roku 2029.

(11) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania przedstawiono środki, które LFV ma wprowadzić w celu osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, które odnoszą się do wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

(12) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Szwecję dla instytucji zapewniających terminalowe służby żeglugi powietrznej w zakresie projektu planu skuteczności działania, którymi są mianowicie ACR, SDATS oraz AFAB, są również zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Komisja zauważa ponadto, że Szwecja przedstawiła środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

([5]) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (9)–(12) lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

**Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska**

(14) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Szwecję docelowe parametry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP"), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 [6] i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

(15) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Szwecję dla czwartego okresu odniesienia oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

| Szwecja | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska**, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | **1,73 %** | **1,71 %** | **1,69 %** | **1,67 %** | **1,65 %** |
| Wartości odniesienia | 1,73 % | 1,71 % | 1,69 % | 1,67 % | 1,65 % |

(16) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Szwecję są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.

(17) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Szwecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie ulepszonej transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz planowane zmiany przestrzeni powietrznej w celu skrócenia tras do portów lotniczych Sztokholm Arlanda i Göteborg Landvetter („projekt SWEA") pokonywanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej.

(18) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (15), (16) i (17) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

**Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości**

(19) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM") na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Szwecję docelowe parametry w zakresie przepustowości tras porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

[6] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(20) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Szwecję na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

| Szwecja | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości**, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot | **0,18** | **0,13** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |
| Wartości odniesienia | 0,18 | 0,13 | 0,11 | 0,11 | 0,11 |

(21) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Szwecję są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.

(22) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Szwecja przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, obejmujące optymalizację sektorów, usprawnienie zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością oraz zarządzanie przepustowością, dynamiczne konfiguracje sektorowe, wdrożenie projektu SWEA i umiarkowany wzrost liczby kontrolerów ruchu lotniczego w operacjach w ośrodkach kontroli obszaru.

(23) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (20), (21) i (22) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

**Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

(24) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry budzą wątpliwości.

(25) Komisja zauważa, że proponowane docelowe parametry przepustowości terminali na czwarty okres odniesienia prowadzą do znacznego pogorszenia średniego rocznego opóźnienia ATFM przylotów w porównaniu z trzecim okresem odniesienia. W istocie proponowane docelowe parametry dla czwartego okresu odniesienia zostały ustalone na poziomie 0,35 minuty na lot, natomiast rzeczywisty parametr odnotowany w 2024 r. wynosił 0,07 minuty opóźnienia ATFM na lot.

(26) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Szwecja powinna bardziej szczegółowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali na czwarty okres odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywie (25) lub skorygować te docelowe parametry w dół.

**Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej**

(27) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do ustalonego kosztu jednostkowego („DUC") trasowych służb żeglugi powietrznej oceniono na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono trend DUC w czwartym okresie odniesienia, długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia (2020–2029) oraz wartość bazową DUC na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.

(28) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Szwecję na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

| **Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji** | **2019 – wartość bazowa** | **2024 – wartość bazowa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej**, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.) | **SEK 585,33** | **SEK 766,73** | **SEK 724,19** | **SEK 691,88** | **SEK 672,80** | **SEK 661,87** | **SEK 645,00** |
| | EUR 55,10 | EUR 72,17 | EUR 68,17 | EUR 65,13 | EUR 63,33 | EUR 62,30 | EUR 60,71 |

(29) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Szwecję trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 3,4 % w czwartym okresie odniesienia jest lepszy od ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,2 % w tym samym okresie.

(30) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że dla Szwecji długookresowy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim i czwartym okresie odniesienia wynoszący +1,1 % jest gorszy od długookresowego ogólnounijnego trendu wynoszącego - 1,0 % w tym samym okresie.

(31) Komisja zauważa jednak, że w wyniku rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie Szwecja straciła znaczną część przelotów, które tradycyjnie obsługiwała. To zmniejszenie ruchu utrzyma się w czwartym okresie odniesienia, co będzie miało znaczący wpływ na efektywność kosztową instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a w szczególności ma negatywny wpływ na długookresowy trend DUC w Szwecji.

(32) Do celów kryterium oceny, o którym mowa w motywie (30), należy zatem przeanalizować, czy wynik Szwecji odpowiadałby ogólnounijnemu trendowi DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywie (31).

(33) W tym celu Komisja przeliczyła długookresowy trend DUC w świetle szacowanej strukturalnej utraty ruchu w Szwecji w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonej w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowany długookresowy trend DUC dla Szwecji wynoszący - 2,0 %, co jest wynikiem lepszym w stosunku do długookresowego ogólnounijnego trendu DUC wynoszącego - 1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Szwecja spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie (30), po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.

(34) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez Szwecję wartość bazowa DUC wynosząca 72,17 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022") jest o 17,9 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 61,19 EUR w ujęciu EUR2022.

(35) Jak wskazano w motywie (29), wyraźnie widać, że DUC Szwecji w czwartym okresie odniesienia jest znacznie lepszy niż odpowiedni ogólnounijny trend. Ponadto, jak wskazano w motywach (30)–(33), wykluczając negatywny wpływ zmian ruchu wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, przedstawiony przez Szwecję trend również odpowiada ogólnounijnemu długookresowemu trendowi DUC. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od średniego bazowego DUC na 2024 r., o którym mowa w motywie (34), nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Szwecji z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

(36) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (28)–(35) docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

**Korekta docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

(37) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja uzupełniła swoją ocenę projektu planu skuteczności działania poprzez skorygowanie docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

**WNIOSKI**

(38) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Szwecji należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Szwecję na czwarty okres odniesienia, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Szwecji.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 maja 2025 r.

*W imieniu Komisji*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Członek Komisji*

*ZAŁĄCZNIK*

**Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Szwecji, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania**

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**

| **Szwecja** | **Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem**, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej** | **Cel zarządzania bezpieczeństwem** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| LFV, ACR, AFAB, SDATS | Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa | C | C | C | C | C |
| | Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa | D | D | D | D | D |
| | Zapewnienie bezpieczeństwa | C | C | C | C | C |
| | Propagowanie bezpieczeństwa | C | C | C | C | C |
| | Kultura bezpieczeństwa | C | C | C | C | C |

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA**

| **Szwecja** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska**, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii | **1,73 %** | **1,71 %** | **1,69 %** | **1,67 %** | **1,65 %** |

**KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI**

| **Szwecja** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości**, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot | **0,18** | **0,13** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |

**KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**

| **Strefa pobierania opłat trasowych Szwecji** | **2019 – wartość bazowa** | **2024 – wartość bazowa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Docelowe parametry i wartości bazowe w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej**, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.) | **SEK 585,33** | **SEK 766,73** | **SEK 724,19** | **SEK 691,88** | **SEK 672,80** | **SEK 661,87** | **SEK 645,00** |
| | EUR 55,10 | EUR 72,17 | EUR 68,17 | EUR 65,13 | EUR 63,33 | EUR 62,30 | EUR 60,71 |