Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1055

28.5.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1055

z 19. mája 2025

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Švédsko 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) 2927]

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

Švédsko	**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**
LFV	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	D	D	D	D	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisia dospela k záveru, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Švédsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „LFV“, sú rovnaké ako celoúnijné ciele v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2025 do roku 2029.

(11) Komisia poznamenáva, že v návrhu plánu výkonnosti sa uviedli opatrenia, ktoré má spoločnosť LFV zaviesť na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ktoré súvisia s vykonávaním jej systému riadenia bezpečnosti.

(12) Ciele v oblasti bezpečnosti, ktoré Švédsko navrhlo v rozsahu pôsobnosti návrhu plánu výkonnosti, konkrétne „ACR“, „SDATS“ a „AFAB“, pre poskytovateľov terminálnych leteckých navigačných služieb, sú takisto v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti. Komisia ďalej konštatuje, že Švédsko predstavilo opatrenia na dosiahnutie svojich cieľov 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).

(13) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 9 až 12 by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými 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 Švédska 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 Švédsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Švédsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Referenčné hodnoty	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) Komisia poznamenáva, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú zavedenie posilneného cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami, a plánované zmeny vzdušného priestoru s cieľom skrátiť pre používateľov vzdušného priestoru trate letov na letiská Štokholm Arlanda a Göteborg Landvetter (ďalej len „projekt SWEA“).

(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.

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 Švédska v oblasti traťovej kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

([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).

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

Švédsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčné hodnoty	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

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

(22) Komisia poznamenáva, že Švédsko v návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity, ktoré zahŕňajú sektorovú optimalizáciu, zlepšenie riadenia vzdušného priestoru a manažmentu toku letovej prevádzky a kapacity, dynamické sektorové konfigurácie, realizáciu projektu SWEA a mierny nárast počtu riadiacich letovej prevádzky v prevádzke oblastných stredísk riadenia.

(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 vyvolávajú obavy.

(25) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4 vedú v porovnaní s tretím referenčným obdobím (ďalej len „RO3“) k výraznému zhoršeniu priemerného ročného meškania ATFM pri prílete. Navrhované ciele na RO4 sú stanovené na 0,35 minúty na jeden let, zatiaľ čo skutočná výkonnosť zaznamenaná v roku 2024 bola 0,07 minúty meškania ATFM na jeden let.

(26) Komisia sa preto domnieva, že Švédsko 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 25 podrobnejšie zdôvodniť ciele v oblasti terminálnej kapacity na RO4, alebo by malo tieto ciele upraviť smerom nadol.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(27) 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 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.

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

Švédska 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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) 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 Švédska na úrovni zóny spoplatňovania – 3,4 % počas RO4 prevyšuje celoúnijný vývoj – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

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

(31) Komisia však konštatuje, že Švédsko 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 Švédska.

(32) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 30 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Švédsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 31.

(33) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Švédska vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Švédsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Švédsko vo výške – 2,0 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Švédsko po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 30.

(34) Pokiaľ ide o kritérium posudzovania stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že švédska východisková hodnota pre DUC 72,17 EUR, vyjadrená v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (ďalej len „EUR2022“), je o 17,9 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 61,19 EUR v EUR2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(35) Ako sa uvádza v odôvodnení 29, je zrejmé, že vývoj DUC Švédska počas RO4 výrazne prevyšuje zodpovedajúci celoúnijný vývoj. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodneniach 30 až 33, keď sa vylúči negatívny vplyv zmien objemu dopravy vyplývajúcich z ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, Švédsko sleduje celoúnijný dlhodobý vývoj DUC. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od priemerných východiskových DUC v roku 2024 uvedená v odôvodnení 34 nebráni v prípade Švédska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými cieľmi výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

(36) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 28 až 35 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

(37) 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

(38) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by sa výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti Švédska 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 Švédsko 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 Švédskemu kráľovstvu.

V Bruseli 19. mája 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

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

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Švédsko	**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**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie bezpečnostných rizík	D	D	D	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Švédsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Švédsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Švédska 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	**SEK 585,33**	**SEK 766,73**	**SEK 724,19**	**SEK 691,88**	**SEK 672,80**	**SEK 661,87**	**SEK 645,00**
vyjadrené ako stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	EUR 55,10	EUR 72,17	EUR 68,17	EUR 65,13	EUR 63,33	EUR 62,30	EUR 60,71