Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1058

28.5.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1058 DER KOMMISSION

vom 19. Mai 2025

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Italien vorgelegten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 2928)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Die unionsweit geltenden Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Alle Mitgliedstaaten haben Leistungsplanentwürfe für den RP4 ausgearbeitet und angenommen und der Kommission bis zum 1. Oktober 2024 zur Bewertung vorgelegt. Nach der Überprüfung der Vollständigkeit dieser Leistungsplanentwürfe forderte die Kommission Mitgliedstaaten auf, bis zum 15. November 2024 aktualisierte Leistungsplanentwürfe vorzulegen.

(4) Die in diesem Beschluss enthaltene Bewertung der Kommission stützt sich auf den von Italien für den RP4 vorgelegten aktualisierten Leistungsplanentwurf.

(5) Das Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB), das die Kommission bei der Umsetzung des Leistungssystems unterstützt, hat der Kommission einen Bericht mit seiner Stellungnahme zur Bewertung der Leistungsplanentwürfe vorgelegt.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Die Kommission hat entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der in dem Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(7) Die Kommission hat ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. In Bezug auf Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 verweist die Kommission darauf, dass sie im Rahmen dieser Überprüfung keine detaillierte Analyse der von Italien für die Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten im RP4 verwendeten Methode durchgeführt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

(8) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(9) Italien hat folgende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Italien	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau, von EASA-Niveau A bis D**					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

(10) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Italien für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „ENAV“ vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen, mit Ausnahme des Ziels „Management von Sicherheitsrisiken“, für das das Niveau des unionsweit geltenden Ziels im Jahr 2028 erreicht werden soll.

(11) Die Kommission stellt fest, dass der Leistungsplanentwurf Maßnahmen für ENAV zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie z. B. die Entwicklung eines neuen Sicherheitsplans zur Verbesserung der Sicherheitsresilienz und des Sicherheitsmanagementsystems.

(12) Darüber hinaus stehen auch die im Leistungsplanentwurf für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug „ITAF“ enthaltenen Sicherheitsleistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für das Jahr 2029 im Einklang. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Italien Maßnahmen zur Erreichung dieser Sicherheitsleistungsziele festgelegt hat.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 9 bis 12 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP4, d. h. 2029, erreicht werden müssen, sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(14) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Italien vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([6]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(15) Die von Italien für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Italien	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**
Referenzwerte	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

(16) Die Kommission stellt fest, dass die von Italien vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(17) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 15 und 16 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

(18) In Anbetracht der Feststellungen des PRB hat die Kommission jedoch Zweifel, ob die von Italien im Leistungsplanentwurf vorgelegten Maßnahmen zur Erreichung der Umweltleistungsziele geeignet sind, um diese Ziele effektiv erreichen zu können. So hat sich Italien im Leistungsplanentwurf nicht ausdrücklich zur Umsetzung der im ERNIP festgelegten operativen Maßnahmen verpflichtet.

(19) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Italien im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die im Leistungsplanentwurf dargelegten Maßnahmen zur Erreichung seiner Umweltziele für den RP4 stärken sollte, unter anderem indem es sich zu allen im ERNIP festgelegten operativen Maßnahmen verpflichtet und die Realisierung des grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung beschleunigt.

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele Italiens mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(21) Die von Italien für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Italien	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenzwerte	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

(22) Die Kommission stellt fest, dass die von Italien vorgeschlagenen Streckenkapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(23) Die Kommission stellt fest, dass Italien im Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat, die organisatorische Maßnahmen für eine effizientere Organisation der Diensterbringung, flexiblere Dienstpläne sowie die Einführung verbesserter grenzüberschreitender Verfahren und eines neuen Flugverkehrsmanagementsystems für die Bezirkskontrollstellen Rom und Mailand beinhalten.

(24) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 21, 22 und 23 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(25) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele Anlass zur Besorgnis geben.

(26) Erstens liegen die vorgeschlagenen RP4-Ziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung, die während des RP4 konstant bei 0,35 Minuten je Flug liegen, deutlich über der tatsächlichen Leistung, die im dritten Bezugszeitraum (RP3) zu beobachten war, in dem sie bei 0,03 bis 0,28 Minuten je Flug lag.

(27) Zweitens wird bei der Aufschlüsselung der Ziele für die An- und Abflugkapazität auf Flughafenebene festgestellt, dass die angestrebte Kapazitätsleistung der Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug auf den Flughäfen Rom Fiumicino, Mailand Malpensa und Mailand-Linate deutlich unter der Leistung ähnlicher vom PRB ermittelter Flughäfen liegt.

(28) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Italien im Zusammenhang mit der Annahme seines endgültigen Leistungsplans nach Artikel 16 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Ziele für die An- und Abflugkapazität für den RP4 im Lichte der in den Erwägungsgründen 26 und 27 dargelegten Anmerkungen näher begründen oder diese Ziele nach unten korrigieren sollte.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(29) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich „Kosteneffizienz“ wurde die Kohärenz der im Leistungsplanentwurf vorgelegten Ziele in Bezug auf die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit costs, DUC) für Streckenflugsicherungsdienste anhand der in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannten Kriterien bewertet. Diese Kriterien sind im Einzelnen der DUC-Trend im RP4, der langfristige DUC-Trend über den RP3 und RP4 (2020-2029) hinweg und der DUC-Basiswert auf Ebene der Gebührenzone im Vergleich zum Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen die Anbieter von Flugsicherungsdiensten über ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld verfügen.

(30) Italien schlägt für den RP4 folgende Kosteneffizienzziele für den Streckenflug und die entsprechenden Basiswerte vor:

Streckengebührenzone Italien	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**

(31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Italien der DUC-Trend von - 1,2 % im RP4 mit dem unionsweiten Trend von - 1,2 % im gleichen Zeitraum in Einklang steht.

(32) In Bezug auf das in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone Italien beim langfristigen DUC-Trend mit - 2,8 % im RP3 und RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten langfristigen Trend von - 1,0 % im gleichen Zeitraum.

(33) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Bewertungskriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert Italiens von 56,66 EUR um 11,1 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 63,75 EUR (jeweils zu realen Preisen von 2022, „EUR2022“) der entsprechenden gemäß Artikel 7 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(34) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 30 bis 33 sollten die im Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(35) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission ihre Bewertung des Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen ergänzt. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(36) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollten die im Leistungsplanentwurf Italiens enthaltenen Leistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent betrachtet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Italien vorgelegten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 19. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Italien vorgelegten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Italien	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements**, ausgedrückt als Umsetzungsniveau (EASA-Niveau A bis D)					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	C
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	D	D
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	C
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	C
ITAF	Sicherheitspolitik und -ziele	B	B	B	B	C
	Management von Sicherheitsrisiken	B	B	B	B	D
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	B	C
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	B	C
	Sicherheitskultur	B	B	B	B	C

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Italien	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Italien	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Streckengebührenzone Italien	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele und Basiswerte im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (in realen Preisen von 2022)	**EUR 68,94**	**EUR 56,66**	**EUR 56,51**	**EUR 55,67**	**EUR 55,30**	**EUR 54,45**	**EUR 53,37**