Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1058

28.5.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1058,

annettu 19 päivänä toukokuuta 2025,

Italian Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2928)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) ([1]) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta 23 päivänä lokakuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/2803 ([2]) ja erityisesti sen 58 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([3]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on laadittava joko kansallisella tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla suunnitelmat, jotka sisältävät suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viit eajanjaksolle. Näihin suunnitelmiin on sisällyttävä paikalliset suorituskykytavoitteet, joiden on oltava johdonmukaisia asianomaista viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(2) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle (2025–2029) on vahvistettu komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnokset, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2024 mennessä. Tarkastettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset 15 päivään marraskuuta 2024 mennessä.

(4) Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Italian toimittamaan neljännen viiteajanjakson päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen, jäljempänä ’suorituskykysuunnitelmaluonnos’.

(5) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää sen ohjeet suorituskykysuunnitelmaluonnosten arviointia varten.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUVL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2024/1688, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2024, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2025 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2029 päättyvälle neljännelle viiteajanjaksolle (EUVL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta ja paikalliset olosuhteet tarpeen mukaan huomioon ottaen.

(7) Komissio on täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjä seikkoja. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan vii alakohdan osalta komissio toteaa, ettei se ole osana kyseistä uudelleentarkastelua tehnyt yksityiskohtaista analyysia menetelmistä, joita Italia on käyttänyt kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen kesken neljännellä viiteajanjaksolla. Tästä syystä komissio ei ole tässä vaiheessa tehnyt päätelmiä siitä, onko kyseinen kustannusten jakamismenetelmä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([5]) 15 artiklan 2 kohdan e ja f alakohdan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 22 artiklan 5 kohdan mukainen.

KOMISSION ARVIOINTI

Turvallisuustavoitteiden arviointi

(8) Suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoitteiden johdonmukaisuutta on turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.1 kohdan mukaisesti.

(9) Italian turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ehdottamat turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet ovat turvallisuudenhallinnan tavoitteen mukaan eriteltyinä ja täytäntöönpanotasona ilmaistuina seuraavat:

Italia	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuina täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**					
Lennonvarmistus-palvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	C	**C**

(10) Komissio toteaa, että turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet, joita Italia ehdottaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa 'ENAV' varten, vastaavat kullekin kalenterivuodelle neljännelle viiteajanjaksolle asetettuja unionin laajuisia turvallisuustavoitteita, lukuun ottamatta turvallisuusriskien hallintaa koskevaa tavoitetta, jonka osalta unionin laajuisen tavoitteen taso suunnitellaan saavutettavan vuodesta 2028 alkaen.

(11) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään ENAV:lle paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, kuten uuden turvallisuussuunnitelman laatiminen turvallisuuden häiriönsietokyvyn parantamiseksi ja turvallisuudenhallintajärjestelmän parantamiseksi.

(12) Lisäksi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa koskevat turvallisuuden suorituskykytavoitteet suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ovat myös vuotta 2029 koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden mukaisia. Lisäksi pannaan merkille, että Italia on esittänyt toimenpiteitä turvallisuussuorituskykytavoitteidensa saavuttamiseksi.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 9–12 kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 asetetut unionin laajuiset turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa neljännen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2029 mennessä, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten turvallisuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Ympäristötavoitteiden arviointi

(14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Italian ehdottamia ympäristötavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden viitearvoihin, jotka on vahvistettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([6]) liitteen I mukaisesti laaditussa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa (ERNIP), joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(15) Italian ehdottamat ympäristöä koskevat suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

Italia	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**
Viitearvot	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

(16) Komissio toteaa, että Italian ehdottamat ympäristötavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(17) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 15 ja 16 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien ympäristöön liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(18) Suorituskyvyn tarkastuselimen havaintojen perusteella komissio kuitenkin epäilee, ovatko Italian suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esittämät toimenpiteet riittäviä, jotta ympäristön suorituskykytavoitteet voitaisiin tosiasiallisesti saavuttaa. Erityisesti todetaan, ettei Italia nimenomaisesti sitoudu suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa panemaan täytäntöön Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa esitettyjä operatiivisia toimenpiteitä.

(19) Sen vuoksi komissio katsoo, että hyväksyessään lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti Italian olisi tehostettava toimenpiteitä suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitettyjen neljännen viiteajanjakson ympäristötavoitteidensa saavuttamiseksi muun muassa sitoutumalla kaikkiin Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa vahvistettuihin operatiivisiin toimenpiteisiin ja nopeuttamalla rajat ylittävän vapaan reitityksen ilmatilan toteuttamista.

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/123, annettu 24 päivänä tammikuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 kumoamisesta (EUVL L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

(20) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, keskimääräistä ilmaliikennevirtojen säätelystä (ATFM) johtuvaa viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Italian ehdottamia reitinaikaisia kapasiteettitavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin viitearvoihin, jotka on vahvistettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan mukaisesti laaditussa verkon operaatiosuunnitelmassa, joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(21) Italian neljännelle viitejaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, ja vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

Italia	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Viitearvot	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

(22) Komissio toteaa, että Italian ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(23) Komissio panee merkille, että Italia on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joihin kuuluvat organisatoriset toimenpiteet palvelujen tarjoamisen järjestämisen tehostamiseksi, joustavammat aikataulujärjestelyt, tehostettujen rajatylittävien menettelyjen täytäntöönpano ja uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän käyttöönotto Rooman ja Milanon aluelennonjohtokeskuksia varten.

(24) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 21, 22 ja 23 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

(25) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointiaan tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettia. Näistä tavoitteista ei löytynyt huomautettavaa.

(26) Ensinnäkin ehdotettua saapumisen ATFM-viivästystä koskevat neljännen viiteajanjakson tavoitteet, jotka ovat neljännellä viiteajanjaksolla jatkuvasti 0,35 minuuttia lentoa kohti, ovat huomattavasti korkeammat kuin kolmannen viiteajanjakson aikana havaittu todellinen suorituskyky, joka vaihtelee välillä 0,03–0,28 minuuttia lentoa kohti.

(27) Toiseksi lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteita lentoasematasolla eriteltäessä käy ilmi, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen suorituskyky Rooma Fiumicinon, Milanon Malpensan ja Milanon Linaten lentoasemilla on selvästi heikompi kuin suorituskyvyn tarkastuselimen yksilöimien vastaavien lentoasemien suorituskyky.

(28) Sen vuoksi komissio katsoo, että Italian olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän neljännelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteitaan johdanto-osan 26–27 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(29) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys neljännellä viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla (2020–2029) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(30) Italian neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Italian lentoreittimaksuvyöhyke	2019 perusarvo	2024 perusarvo	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Italian määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 1,2 prosenttia, mikä on linjassa unionin laajuisen – 1,2 prosentin kehityksen kanssa samalla ajanjaksolla.

(32) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Italian määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla – 2,8 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Italian määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 56,66 euroa reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 11,1 prosenttia alhaisempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo eli 63,75 euroa vuoden 2022 hintoina.

(34) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 30–33 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

(35) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta. Näistä tavoitteista ei löydetty huomautettavaa.

PÄÄTELMÄT

(36) Edellä esitetyn perusteella Italian suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suorituskykytavoitteet, jotka Italia on esittänyt neljättä viiteajanjaksoa koskevassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 neljännelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

Italian suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden on todettu olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Italia	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet** ilmaistuina täytäntöönpanotasona Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) tasolla A–D					
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	C	C
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	D	D
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	C	C
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	C
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	C	C
ITAF	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	B	B	B	C
	Turvallisuusriskien hallinta	B	B	B	B	D
	Turvallisuuden varmistaminen	B	B	B	B	C
	Turvallisuuden edistäminen	B	B	B	B	C
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	B	B	C

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Italia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Italia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Italian lentoreittimaksuvyöhyke	2019 perusarvo	2024 perusarvo	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**