2025/1058

2025.5.28.

# A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1058 HATÁROZATA

**(2025. május 19.)**

**az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Olaszország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról**

*(az értesítés a C(2025) 2928. számú dokumentummal történt)*

**(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 14. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

## ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítménycélokat is magukban foglaló terveket kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének minden egyes referencia-időszakára vonatkozóan. Az említett tervekben szereplő teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítmény-célokkal.

(2) A negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Valamennyi tagállam elkészítette és elfogadta, majd 2024. október 1-jéig értékelés céljából benyújtotta a Bizottsághoz a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezeteket. A teljesítményterv-tervezetek hiánytalanságának ellenőrzését követően a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy 2024. november 15-ig nyújtsák be a teljesítménytervek aktualizált tervezetét.

(4) A Bizottság e határozatban ismertetett értékelése az Olaszország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott, aktualizált teljesítményterv-tervezeten (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezet) alapul.

(5) A Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásában segítő teljesítmény-felülvizsgálati szerv jelentést nyújtott be a Bizottságnak, amelyben szakvéleményt adott a teljesítményterv-tervezetek értékelésére vonatkozóan.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő kritériumok alapján és adott esetben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangját.

(7) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontját illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e felülvizsgálat részeként nem végzett részletes elemzést az Olaszország által a negyedik referencia-időszakban a költségek útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti elosztására alkalmazott módszertanról. A Bizottság ezért ebben a szakaszban nem vont le következtetéseket arra vonatkozóan, hogy az említett költségfelosztási módszertan megfelel-e az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikke (5) bekezdésének.

## A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

### A biztonsági célok értékelése

(8) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.1. pontjának megfelelően értékelte a teljesítményterv-tervezetben foglalt célok összhangját.

(9) Az Olaszország által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága tekintetében előterjesztett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

| **Olaszország** | **A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Léginavigációs szolgáltató** | **Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Repülésbiztonsági politika és célkitűzések | C | C | C | C | **C** |
| | Repülésbiztonsági kockázatok kezelése | C | C | C | D | **D** |
| | Repülésbiztonsági garancia | C | C | C | C | **C** |
| | A repülésbiztonság előmozdítása | C | C | C | C | **C** |
| | Repülésbiztonsági kultúra | C | C | C | C | **C** |

(10) A Bizottság megállapította, hogy az Olaszország által az „ENAV” léginavigációs szolgáltató vonatkozásában javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokkal, kivéve a „repülésbiztonsági kockázatok kezelése” célkitűzést, amely esetében az uniós szintű cél szintjét a tervek szerint 2028-tól kezdve érik el.

(11) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezet a helyi repülésbiztonsági célok elérését célzó intézkedéseket határoz meg az ENAV számára, ideértve például a biztonsági reziliencia fokozására irányuló új repülésbiztonsági terv kidolgozását és a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer javítását.

(12) Emellett a teljesítményterv-tervezetben a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatóra (ITAF) vonatkozóan meghatározott repülésbiztonsági teljesítménycélok a 2029. évre vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal is összhangban vannak. Meg kell jegyezni, hogy Olaszország intézkedéseket határozott meg e repülésbiztonsági teljesítménycélok elérése érdekében.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o., ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) A (9)–(12) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján, és tekintettel arra, hogy az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a negyedik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2029-re kell elérni, úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

**A környezetvédelmi célok értékelése**

(14) A „környezetvédelem" fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában megállapított kritérium alapján értékelte a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatban benyújtott célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Olaszország által javasolt környezetvédelmi célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) I. mellékletével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel.

(15) Az Olaszország által a negyedik referencia-időszakra javasolt környezetvédelmi teljesítménycélok és az európai útvonalhálózat-javítási terv szerinti, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett kapcsolódó nemzeti referenciaértékek a következők:

| Olaszország | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **A „környezetvédelem" fő teljesítményterületen kitűzött célok** a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |
| Referenciaértékek | 2,75 % | 2,70 % | 2,67 % | 2,64 % | 2,61 % |

(16) A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(17) A (15) és (16) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben a „környezetvédelem" fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(18) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításait illetően azonban a Bizottságnak kétségei vannak afelől, hogy az Olaszország által a teljesítményterv-tervezetben a környezetvédelmi teljesítménycélok elérésére vonatkozóan előterjesztett intézkedések megfelelőek-e ahhoz, hogy lehetővé tegyék e célok tényleges elérését. Külön kiemelendő, hogy Olaszország a teljesítményterv-tervezetben nem kötelezte el magát kifejezetten az európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott operatív intézkedések végrehajtása mellett.

(19) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy végleges teljesítménytervének az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben Olaszországnak meg kell erősítenie a negyedik referencia-időszakra vonatkozó környezetvédelmi céljainak elérésére irányuló, a teljesítményterv-tervezetben ismertetett intézkedéseket, többek között azáltal, hogy elkötelezi magát az európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott valamennyi operatív intézkedés mellett, és felgyorsítja a határokon átnyúló szabad útvonalú légtér megvalósítását.

([6]) A Bizottság (EU) 2019/123 végrehajtási rendelete (2019. január 24.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 28., 2019.1.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

**A kapacitáscélok értékelése**

(20) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangját. Ennek megfelelően a Bizottság az Olaszország által javasolt útvonali kapacitáscélokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.

(21) Az Olaszország által a negyedik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

| Olaszország | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok**, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |
| Referenciaértékek | 0,28 | 0,20 | 0,13 | 0,13 | 0,13 |

(22) A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország által javasolt útvonali kapacitáscélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(23) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország a teljesítményterv-tervezetben intézkedéseket terjesztett elő a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányulóan, amelyek magukban foglalják a szolgáltatásnyújtás hatékonyabb megszervezéséhez bevezetendő szervezeti intézkedéseket, a rugalmasabb szolgálati beosztási rendszereket, a továbbfejlesztett határokon átnyúló eljárások végrehajtását, valamint a római és a milánói körzeti irányítóközpontok új légiforgalmi szolgáltatási rendszerének kiépítését.

(24) A (21), (22) és (23) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

**A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata**

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében meghatározott kapacitási teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok aggodalomra adnak okot.

(26) Először is a negyedik referencia-időszakra az átlagos érkezési ATFM-késés tekintetében javasolt célok, amelyek a negyedik referencia-időszakban járatonként állandó jelleggel 0,35 percben vannak meghatározva, lényegesen magasabbak a harmadik referencia-időszakban megfigyelt tényleges teljesítménynél, amely járatonként 0,03–0,28 perc között mozgott.

(27) Másodszor, a közelkörzeti kapacitáscéloknak a repülőterek szintjére történő lebontásakor megfigyelhető, hogy a Róma Fiumicino, Milánó Malpensa és Milánó Linate repülőtereken a közelkörzeti léginavigációs szolgálatok megcélzott kapacitásteljesítménye lényegesen rosszabb, mint a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által azonosított hasonló repülőterek teljesítménye.

(28) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Olaszországnak a végleges teljesítményterve (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 16. cikkének a) pontja szerinti elfogadásával összefüggésben további indokolással kell szolgálnia a negyedik referencia-időszakra vonatkozó közelkörzeti kapacitáscélokat illetően a (26)–(27) preambulumbekezdésben foglalt észrevételek figyelembevételével, vagy lefelé kell módosítania ezeket a célokat.

**A költséghatékonysági célok értékelése**

(29) A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte az útvonali léginavigációs szolgáltatások tekintetében megállapított egységköltséggel kapcsolatban Olaszország által benyújtott célok összhangját. Ezek a kritériumok a következőket foglalják magukban: a megállapítottegységköltség-trend a negyedik referencia-időszak tartama alatt, a hosszú távú megállapítottegységköltség-trend a harmadik és a negyedik referencia-időszakot magában foglaló időszak (2020–2029) tartama alatt, valamint a díjszámítási körzet szintjén megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási érték összehasonlítása azon díjszámítási körzetek átlagértékével, ahol a léginavigációs szolgáltatók hasonló működési és gazdasági környezetben tevékenykednek.

(30) Az Olaszország által a negyedik referencia-időszakra javasolt útvonali költséghatékonysági célok és a kapcsolódó kiindulási értékek a következők:

| **Olaszország útvonali díjszámítási körzete** | **2019. évi kiindulási érték** | **2024. évi kiindulási érték** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek** megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve | **68,94 EUR** | **56,66 EUR** | **56,51 EUR** | **55,67 EUR** | **55,30 EUR** | **54,45 EUR** | **53,37 EUR** |

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve Olaszországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 1,2 %-os megállapítottegységköltség-trendje összhangban van az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trenddel.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve Olaszországnak a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó – 2,8 %-os hosszú távú megállapítottegységköltség-trendje az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest jobb teljesítményt mutat.

(33) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Olaszországnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 56,66 EUR kiindulási értéke 11,1 %-kal alacsonyabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 63,75 EUR kiindulási átlagértéke.

(34) A (30)–(33) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy a teljesítményterv-tervezetben a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

**A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata**

(35) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság kiegészítette a teljesítményterv-tervezet értékelését a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok felülvizsgálatával. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

**KÖVETKEZTETÉSEK**

(36) A fentiek fényében úgy kell tekinteni, hogy az Olaszország teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az Olaszország által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt, e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban vannak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

*2. cikk*

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. május 19-én.

*a Bizottság részéről*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*a Bizottság tagja*

*MELLÉKLET*

**Az Olaszország teljesítményterv-tervezetében foglalt, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok**

**„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

| **Olaszország** | **A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok** a megvalósítás szintjében kifejezve, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Léginavigációs szolgáltatók** | **Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Repülésbiztonsági politika és célkitűzések | C | C | C | C | C |
| | Repülésbiztonsági kockázatok kezelése | C | C | C | D | D |
| | Repülésbiztonsági garancia | C | C | C | C | C |
| | A repülésbiztonság előmozdítása | C | C | C | C | C |
| | Repülésbiztonsági kultúra | C | C | C | C | C |
| ITAF | Repülésbiztonsági politika és célkitűzések | B | B | B | B | C |
| | Repülésbiztonsági kockázatok kezelése | B | B | B | B | D |
| | Repülésbiztonsági garancia | B | B | B | B | C |
| | A repülésbiztonság előmozdítása | B | B | B | B | C |
| | Repülésbiztonsági kultúra | B | B | B | B | C |

**„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

| **Olaszország** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok** a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |

**„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

| **Olaszország** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok**, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |

**„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET**

| **Olaszország útvonali díjszámítási körzete** | **2019. évi kiindulási érték** | **2024. évi kiindulási érték** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A „költséghatékonyság” fő teljesítményterületre vonatkozó célok és kiindulási értékek** megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve | **68,94 EUR** | **56,66 EUR** | **56,51 EUR** | **55,67 EUR** | **55,30 EUR** | **54,45 EUR** | **53,37 EUR** |