



2025/1058

28.5.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1058

z dnia 19 maja 2025 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Włochy 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) 2928)

(Jedynie tekst w języku włoskim 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 Włochy („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 zauważyła, że w ramach tego przeglądu nie przeprowadziła szczegółowej analizy metody zastosowanej przez Włochy 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 Włochy w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Włochy	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
ENAV	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	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 stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Włochy dla instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, ENAV, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom w zakresie bezpieczeństwa dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia, z wyjątkiem celu „zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa”, w przypadku którego planuje się osiągnięcie ogólnounijnego docelowego parametru od 2028 r.
- (11) Komisja zauważyła, że w projekcie planu skuteczności działania określono środki dla ENAV służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, takie jak opracowanie nowego planu bezpieczeństwa mającego na celu wzmocnienie odporności bezpieczeństwa i usprawnienia systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (12) Docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa zawarte w planie skuteczności działania dla instytucji zapewniającej terminalowe służby żeglugi powietrznej, ITAF, są również zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na rok 2029. Odnotowano, że Włochy określiły środki służące osiągnięciu tych 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) oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku czwartego okresu odniesienia, tj. do 2029 r., lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za 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 Włochy 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 Włochy 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:

Włochy	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	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %
Wartości odniesienia	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

- (16) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Włochy są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (17) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (15) i (16) 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.
- (18) W odniesieniu do ustaleń organu weryfikującego skuteczność działania Komisja ma jednak wątpliwości, czy przedstawione przez Włochy w projekcie planu skuteczności działania środki służące osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska są wystarczające, aby umożliwić efektywną realizację tych docelowych parametrów. W szczególności należy zauważyć, że w projekcie planu skuteczności działania Włochy nie zobowiązały się jednoznacznie do wdrożenia środków operacyjnych określonych w ERNIP.
- (19) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Włochy powinny wzmocnić środki służące osiągnięciu docelowych parametrów w zakresie środowiska dla czwartego okresu odniesienia przedstawionych w projekcie planu skuteczności działania poprzez zobowiązanie się do realizacji wszystkich środków operacyjnych określonych w ERNIP i usprawnienia wdrożenia transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras.

⁽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).

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

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

Włochy	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	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13
Wartości odniesienia	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Włochy są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (23) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Włochy przedstawiły środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, które obejmują środki organizacyjne na rzecz skuteczniejszej organizacji zapewniania służb, bardziej elastyczne systemy planowania grafików pracy, wdrożenie usprawnionych procedur transgranicznych oraz wprowadzenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym dla ośrodków kontroli obszaru Rzym i Mediolan.
- (24) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (21), (22) i (23) 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

- (25) 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.
- (26) Po pierwsze, proponowane docelowe parametry na czwarty okres odniesienia dotyczące średniego opóźnienia ATFM przylotów, które są stałe w czasie czwartego okresu odniesienia i wynoszą 0,35 minuty, są znacznie wyższe niż rzeczywista skuteczność działania odnotowana w trzecim okresie odniesienia, wynosząca 0,03–0,28 minuty na lot.
- (27) Po drugie, po dokonaniu analizy docelowych parametrów w zakresie przepustowości terminali na poziomie portów lotniczych należy zauważyć, że skuteczność działania terminalowych służb żeglugi powietrznej w zakresie przepustowości w portach lotniczych Rzym Fiumicino, Milan Malpensa i Milan Linate miałaby być znacznie gorsza niż skuteczność działania podobnych portów lotniczych wskazanych przez organ weryfikujący skuteczność działania.
- (28) Komisja uważa zatem, że przyjmując ostateczny plan skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Włochy powinny bardziej szczegółowo uzasadnić docelowe parametry w zakresie przepustowości terminali dla czwartego okresu odniesienia w świetle uwag przedstawionych w motywach (26)–(27) lub skorygować te docelowe parametry w dół.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (29) 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.
- (30) Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie zaproponowane przez Włochy na czwarty okres odniesienia oraz powiązane wartości bazowe są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Włoch	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.)	68,94 EUR	56,66 EUR	56,51 EUR	55,67 EUR	55,30 EUR	54,45 EUR	53,37 EUR

- (31) 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 Włochy trend DUC na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 1,2 % w czwartym okresie odniesienia jest zgodny z ogólnounijnym trendem wynoszącym - 1,2 % w tym samym okresie.
- (32) Jeżeli chodzi o kryterium oceny określone w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiony przez Włochy długookresowy trend DUC w trzecim i czwartym okresie odniesienia na szczeblu strefy pobierania opłat wynoszący - 2,8 % jest lepszy niż długookresowy ogólnounijny trend wynoszący - 1,0 % w tym samym okresie.
- (33) 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 Włochy wartość bazowa DUC wynosząca 56,66 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) jest o 11,1 % niższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 wynosząca 63,75 EUR w ujęciu EUR2022.
- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach (30)–(33) 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

- (35) 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

- (36) W świetle powyższych ustaleń docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania Włoch 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 Włochy 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 Republiki Włoskiej.

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 Włoch, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Włochy	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
ENAV	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
ITAF	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	B	B	B	B	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	B	B	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Włochy	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	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Włochy	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	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Strefa pobierania opłat trasowych Włoch	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.)	68,94 EUR	56,66 EUR	56,51 EUR	55,67 EUR	55,30 EUR	54,45 EUR	53,37 EUR