2025/1040

23.5.2025

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2025/1040,

annettu 16 päivänä toukokuuta 2025,

Belgian, Tanskan, Saksan, Viron, Irlannin, Kreikan, Ranskan, Latvian, Luxemburgin, Alankomaiden ja Slovakian Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti esittämiin kansallisiin ja toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskeviin suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvien tiettyjen suorituskykytavoitteiden epäjohdonmukaisuudesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän neljännelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2930)

(Ainoastaan tanskan-, hollannin-, englannin-, viron-, ranskan-, saksan-, kreikan-, iirin-, latvian- ja slovakinkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

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 ([1]) (puiteasetus) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan toisen 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,

on kuullut yhtenäisen ilmatilan komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. TAUSTAA

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

(2) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle (2025–2029) on vahvistettu komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 ([3]).

(3) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmien luonnokset neljännelle viiteajanjaksolle, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitaviksi 1 päivään lokakuuta 2024 mennessä. Tarkastettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset viimeistään 15 päivänä marraskuuta 2024.

(4) Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Belgian, Tanskan, Viron, Saksan, Kreikan, Ranskan, Irlannin, Latvian, Luxemburgin, Alankomaiden ja Slovakian toimittamiin neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmien päivitettyihin luonnoksiin, jäljempänä ’suorituskykysuunnitelmaluonnokset’.

([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]) 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).

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

(6) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([4]) 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta ja tarvittaessa paikalliset olosuhteet huomioon ottaen.

(7) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut asianomaisten jäsenvaltioiden toimittamien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuuden hallinnan tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Näin ollen komissio on tarkastellut, tarjoavatko suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvät ehdotetut tavoitteet turvallisuuden hallinnan tehokkuuden tason, joka on sama tai korkeampi kuin unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden taso.

(8) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asianomaisten jäsenvaltioiden toimittamien, 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. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([5]) liitteen I mukaisesti laaditussa 2 päivänä heinäkuuta 2024 hyväksytyssä Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa, jäljempänä 'ERNIP-suunnitelma', vahvistettuihin asiaankuuluviin horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden viitearvoihin. Tässä arvioinnissa on otettu huomioon paikalliset olosuhteet.

(9) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asianomaisten jäsenvaltioiden toimittamien, 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. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan mukaisesti laaditussa 2 päivänä heinäkuuta 2024 hyväksytyssä verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin asiaankuuluviin viitearvoihin. Tässä arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet.

(10) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin 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 (2020–2024) ja neljännellä viiteajanjaksolla (2020–2029) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(11) Niissä tapauksissa, joissa reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden todettiin olevan epäjohdonmukaisia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen perusteiden kanssa, komissio tutki lisäksi suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa esitettyjen perustelujen ja näytön pohjalta, voidaanko poikkeamisen katsoa olevan tarpeellista ja oikeasuhteista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan perusteella.

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) 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).

(12) Komissio on täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnosten arviointiaan tarkastelemalla uudelleen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 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 jäsenvaltiot ovat neljännellä viiteajanjaksolla käyttäneet kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen välillä. Sen vuoksi komissio ei ole tässä vaiheessa tehnyt päätelmiä siitä, ovatko kyseiset kustannustenjakomenetelmät Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([6]) 15 artiklan 2 kohdan e ja f alakohdan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 22 artiklan 5 kohdan mukaisia.

2. BELGIAA, RANSKAA, SAKSAA, LUXEMBURGIA JA ALANKOMAITA KOSKEVAT HAVAINNOT

(13) Belgia, Saksa, Ranska, Luxemburg, Alankomaat ja Sveitsi ovat yhdessä laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmaluonnoksen Keski-Euroopan toiminnallisen ilmatilan lohkon, jäljempänä 'FABEC-lohko', tasolla.

(14) Tässä päätöksessä vahvistetaan komission arvio FABEC-lohkon suorituskykysuunnitelmaluonnoksesta, jäljempänä 'FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnos', Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden osalta. Koska Sveitsi on kolmas maa, johon sovelletaan Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen ([7]) mukaista suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää ja maksujärjestelmää, komissio on ilmoittanut Sveitsille erikseen FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksen arvioinnin tuloksista ([8]).

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi ([9])

Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhyke

(15) Belgian ja Luxemburgin neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat lentoreittimaksuvyöhykettä koskevat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Belgian ja Luxemburgin 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)	**94,14 euroa**	**104,26 euroa**	**104,94 euroa**	**106,08 euroa**	**106,14 euroa**	**104,43 euroa**	**103,83 euroa**

(16) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Belgian ja Luxemburgin määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 0,1 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

([6]) 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).

([7]) EYVL L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Komission täytäntöönpanopäätös C(2025) 2923, annettu 16 päivänä toukokuuta 2025, Sveitsin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tiettyjen suorituskykytavoitteiden epäjohdonmukaisuudesta neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

([9]) Komissio katsoi FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvien, Ranskan lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olevan johdonmukaisia vastaavien neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa. Sen vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä asiaan liittyviä havaintoja.

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

(18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Belgian ja Luxemburgin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 104,26 euroa ilmaistuna reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 10,8 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan e kohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 94,13 euroa vuoden 2022 hintoina.

(19) On tarpeen tutkia, voidaanko johdanto-osan 16, 17 ja 18 kappaleessa tarkoitettuja poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti. Näin ollen komissio on arvioinut, johtuvatko johdanto-osan 16 ja 17 kappaleessa tarkoitetut havaitut poikkeamat unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitetuista rakenneuudistuskustannuksista.

(20) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Belgia ja Luxemburg viittaavat FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille eli skeyesille ja Maastrichtin yläaluelennonjohdolle, jäljempänä 'MUAC', neljännen viiteajanjakson aikana aiheutuviin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, jäljempänä 'kapasiteettitoimenpiteet'. Esitetyt kapasiteettitoimenpiteet sisältävät seuraavat pääkohdat:

a) skeyes ja MUAC kouluttavat ja rekrytoivat uusia lennonjohtajia pääasiassa niiden lennonjohtajien korvaamiseksi, joiden odotetaan jäävän eläkkeelle neljännellä viiteajanjaksolla, mutta myös liikenteen ennustetun kasvun ja tukijärjestelmän nykyaikaistamisen huomioon ottamiseksi;

b) skeyes hankkii ja ottaa käyttöön vuonna 2028 uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän, joka tarjoaa merkittäviä toiminnallisia ja teknisiä parannuksia; uusi ilmaliikenteen hallintajärjestelmä korvaa skeyesin nykyisen järjestelmän, joka on ollut käytössä vuodesta 2009 lähtien;

c) skeyes ottaa käyttöön uuden suunnitteluvälineen, joka mahdollistaa lennonjohtajien automaattisen työvuorosuunnittelun ja näin optimoi henkilöstöhallintoa ja tuottaa siihen liittyviä operatiivisia hyötyjä;

d) MUAC kehittää ja ottaa käyttöön uusia välineitä ja toimintoja toiminnan tukemiseksi;

e) MUAC toteuttaa rakenteellisia parannuksia ilmatilan suunnitteluun ja käyttöön;

f) MUAC rakentaa uuden rakennuksen, johon tulee uusi komentokeskus tukitoimistoineen ja -tiloineen.

(21) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella Belgian ja Luxemburgin ilmoittamat johdanto-osan 20 kappaleessa tarkoitetuista kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset ovat rahamääräisesti huomattavasti pienemmät kuin suorituskyvyn tarkastuselimen laskemat poikkeamat unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä. Lisäksi komissio toteaa, että tietyt kapasiteettitoimenpiteet, joihin Belgia ja Luxemburg ovat vedonneet, eivät välttämättä suoraan edistä ilmatilakapasiteetin lisäämistä tai niiden voidaan katsoa olevan osa kyseisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tavanomaista toimintaa. Ilman yksityiskohtaisia lisätietoja ja analyyseja ei siis ole mahdollista päätellä, voidaanko Belgian ja Luxemburgin esittämiä kapasiteettitoimenpiteitä pitää kokonaisuudessaan tarpeellisina ja oikeasuhteisina neljättä viiteajanjaksoa koskevien paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sen vuoksi komissio toteaa, että unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä havaittujen poikkeamien, joihin johdanto-osan 16 ja 17 kappaleessa viitataan, ei voida katsoa johtuvan yksinomaan esitetyistä kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvista lisäkustannuksista.

(22) Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Belgian ja Luxemburgin osalta.

(23) Lisäksi komissio toteaa, että Belgia ja Luxemburg eivät ole esittäneet FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka olisivat perusteena poikkeamalle unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen mukaisesti.

(24) Johdanto-osan 15–23 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Saksan lentoreittimaksuvyöhyke

(25) Saksan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat lentoreittimaksuvyöhykettä koskevat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Saksan 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)	**71,71 euroa**	**74,90 euroa**	**73,16 euroa**	**73,06 euroa**	**73,10 euroa**	**71,87 euroa**	**70,54 euroa**

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

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

(28) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Saksan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 74,90 euroa vuoden 2022 hintoina, on 29,9 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan a alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 57,66 euroa vuoden 2022 hintoina.

(29) On tarpeen tutkia, voidaanko johdanto-osan 27 ja 28 kappaleessa tarkoitettuja poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti. Näin ollen komissio on arvioinut, johtuuko johdanto-osan 27 kappaleessa tarkoitettu havaittu poikkeama unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitetuista rakenneuudistuskustannuksista.

(30) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Saksa viittaa FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille eli DFS:lle ja MUAC:lle neljännen viiteajanjakson aikana aiheutuviin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, jäljempänä 'kapasiteettitoimenpiteet'. Esitetyt kapasiteettitoimenpiteet sisältävät seuraavat pääkohdat:

a) DFS ja MUAC kouluttavat ja rekrytoivat uusia lennonjohtajia: DFS:n osalta tämän toimenpiteen tarkoitus on kasvattaa Bremenin, Karlsruhen, Langenin ja Münchenin aluelennonjohtokeskuksissa työssä olevien lennonjohtajien kokonaismäärää neljännellä viiteajanjaksolla yli 10 prosentilla kyseisten aluelennonjohtokeskusten kapasiteettivajeen täyttämiseksi; MUAC:n osalta työssä olevien lennonjohtajien määrän ennakoidaan kasvavan neljännen viiteajanjakson aikana vain vähän, mutta uusien lennonjohtajien rekrytointi on edelleen tärkeää, sillä suuren määrän lennonjohtajia odotetaan jäävän eläkkeelle kyseisen viiteajanjakson aikana;

b) DFS hankkii ja ottaa käyttöön uusia ilmaliikenteen hallintajärjestelmän toimintoja Bremenin ja Münchenin aluelennonjohtokeskuksiin; näiden toimintojen odotetaan parantavan lennonvarmistuspalvelujen toimintaa muun muassa lisäämällä ilmatilakapasiteettia;

c) MUAC ja DFS perustavat lennonvarmistuspalvelujen palvelun laadun parantamiseksi Karlsruhen aluelennonjohtokeskukseen kaksi maantieteellisesti erillistä datakeskusta, jotka voivat tukea toisiaan ja korvata toisensa;

d) DFS ja kuusi muuta lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa osallistuvat yhteistyöohjelmaan, jonka tavoitteena on kehittää yhteinen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä kyseisiä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia varten; DFS katsoo, että kehitettävä uusi ilmaliikenteen hallintajärjestelmä voitaisiin ottaa käyttöön Langenin aluelennonjohtokeskuksessa aikaisintaan vuonna 2031 eli vasta neljännen viiteajanjakson jälkeen;

e) DFS ottaa käyttöön tekniset järjestelmät ja ohjelmistot, jotka ovat tarpeen komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2021/116 ([10]) vaaditun osatoimintokokonaisuuden ”AF6 – alustavien lentoratatietojen yhteiskäyttö” noudattamiseksi;

f) DFS tekee muutoksia valvontajärjestelmäänsä ja ottaa käyttöön uuden välineen, jolla tuetaan ilmatilan tehokkaampaa ja dynaamisempaa sektorijakoa;

g) MUAC kehittää ja ottaa käyttöön uusia välineitä ja toimintoja toiminnan tukemiseksi;

h) MUAC toteuttaa rakenteellisia parannuksia ilmatilan suunnitteluun ja käyttöön;

i) MUAC rakentaa uuden rakennuksen, johon tulee uusi komentokeskus tukitoimistoineen ja -tiloineen.

(31) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella lisäkustannukset, joiden Saksa on ilmoittanut aiheutuneen johdanto-osan 30 kappaleessa tarkoitetuista kapasiteettitoimenpiteistä, ovat rahamääräisesti huomattavasti pienemmät kuin suorituskyvyn tarkastuselimen laskema poikkeama unionin laajuisesta pitkän aikavälin kustannustehokkuuden kehityksestä.

(32) Lisäksi komissio toteaa, että tietyt kapasiteettitoimenpiteet, joihin Saksa on vedonnut, eivät välttämättä suoraan edistä ilmatilakapasiteetin lisäämistä tai niiden voidaan katsoa olevan osa kyseisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tavanomaista toimintaa. Ilman yksityiskohtaisia lisätietoja ja analyyseja ei siis ole mahdollista päätellä, voidaanko Saksan esittämiä kapasiteettitoimenpiteitä pitää kokonaisuudessaan tarpeellisina ja oikeasuhteisina neljättä viiteajanjaksoa koskevien paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sen vuoksi komissio toteaa, että unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä havaittujen poikkeamien, joihin johdanto-osan 27 kappaleessa viitataan, ei voida katsoa johtuvan yksinomaan esitetyistä kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvista lisäkustannuksista.

(33) Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Saksan osalta.

(34) Lisäksi komissio toteaa, että Saksa ei ole esittänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka olisivat perusteena poikkeamalle unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun kriteerin mukaisesti.

(35) Johdanto-osan 25–34 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Saksan lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Alankomaiden lentoreittimaksuvyöhyke

(36) Alankomaiden neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat lentoreittimaksuvyöhykettä koskevat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

([10]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/116, annettu 1 päivänä helmikuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 550/2004 säädetyn eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteutusta tukevan ensimmäisen yhteishankkeen perustamisesta, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 409/2013 muuttamisesta ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 716/2014 kumoamisesta (EUVL L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Alankomaiden 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)	**86,52 euroa**	**104,60 euroa**	**103,51 euroa**	**103,61 euroa**	**106,50 euroa**	**106,28 euroa**	**105,95 euroa**

(37) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Alankomaiden määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla +0,3 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(38) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Alankomaiden määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +2,3 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(39) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Alankomaiden määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 104,60 euroa vuoden 2022 hintoina, on 11,3 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan e alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 94,01 euroa vuoden 2022 hintoina.

(40) On tarpeen tutkia, voidaanko johdanto-osan 37–39 kappaleessa tarkoitettuja poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti. Näin ollen komissio on arvioinut, johtuvatko johdanto-osan 37 ja 38 kappaleessa tarkoitetut havaitut poikkeamat unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitetuista rakenneuudistuskustannuksista.

(41) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Alankomaat viittaa FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille eli LVNL:lle ja MUAC:lle neljännen viiteajanjakson aikana aiheutuviin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, jäljempänä 'kapasiteettitoimenpiteet'. Esitetyt kapasiteettitoimenpiteet sisältävät seuraavat pääkohdat:

a) LVNL ja MUAC kouluttavat ja rekrytoivat uusia lennonjohtajia pääasiassa niiden lennonjohtajien korvaamiseksi, joiden odotetaan jäävän eläkkeelle neljännellä viiteajanjaksolla, mutta myös liikenteen ennustetun kasvun ja tukijärjestelmän nykyaikaistamisen huomioon ottamiseksi;

b) LVNL parantaa lennonjohtajien kouluttamiseen käyttämiään tiloja ja simulaattoreita koulutuskapasiteetin ja -määrien lisäämiseksi;

c) LVNL kehittää ilmaliikenteen hallintajärjestelmäänsä, minkä arvioidaan kasvattavan ilmatilakapasiteettia tulevaisuudessa;

d) MUAC kehittää ja ottaa käyttöön uusia välineitä ja toimintoja toiminnan tukemiseksi;

e) MUAC toteuttaa rakenteellisia parannuksia ilmatilan suunnitteluun ja käyttöön;

f) MUAC rakentaa uuden rakennuksen, johon tulee uusi komentokeskus tukitoimistoineen ja -tiloineen.

(42) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella Alankomaiden ilmoittamat johdanto-osan 41 kappaleessa tarkoitetuista kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset ovat rahamääräisesti huomattavasti pienemmät kuin suorituskyvyn tarkastuselimen laskemat poikkeamat unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä. Lisäksi komissio toteaa, että tietyt kapasiteettitoimenpiteet, joihin Alankomaat on vedonnut, eivät välttämättä suoraan edistä ilmatilakapasiteetin lisäämistä tai niiden voidaan katsoa olevan osa kyseisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tavanomaista toimintaa. Ilman yksityiskohtaisia lisätietoja ja analyyseja ei siis ole mahdollista päätellä, voidaanko Alankomaiden esittämiä kapasiteettitoimenpiteitä pitää kokonaisuudessaan tarpeellisina ja oikeasuhteisina neljättä viiteajanjaksoa koskevien paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sen vuoksi komissio toteaa, että unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä havaittujen poikkeamien, joihin johdanto-osan 37 ja 38 kappaleessa viitataan, ei voida katsoa johtuvan yksinomaan esitetyistä kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvista lisäkustannuksista.

(43) Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Alankomaiden osalta.

(44) Lisäksi komissio toteaa, että Alankomaat ei ole esittänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka olisivat perusteena poikkeamalle unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun kriteerin mukaisesti.

(45) Johdanto-osan 36–44 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Alankomaiden lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen tähtäävien toimenpiteiden uudelleentarkastelu

(46) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti täydentänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan kyseiseen suunnitelmaan sisältyvät turvallisuustavoitteet.

(47) Johdanto-osan 46 kappaleessa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella komissio toteaa, että FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnos sisältää toimenpiteitä turvallisuuden suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi, jotta unionin laajuiset tavoitteet voidaan saavuttaa vuonna 2029. Komissio toteaa kuitenkin, että näistä toimenpiteistä huolimatta Luxemburgin ja Alankomaiden vuosille 2025–2028 esittämät välitavoitteet, jotka koskevat niiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia ANALUXia ja LVNL:ää, ovat poikkeuksellisen alhaiset. Näin alhaiset välitavoitteet eivät ole perusteltuja, kun otetaan huomioon kyseisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tosiasiallinen suorituskyky kolmannella viiteajanjaksolla ja neljännelle viiteajanjaksolle esitetyt toimenpiteet kyseisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

(48) Sen vuoksi komissio katsoo, että Luxemburgin ja Alankomaiden olisi vastattava johdanto-osan 47 kappaleessa esitettyihin havaintoihin parantamalla kohdennettuja turvallisuudenhallintatasoja vuosiksi 2025–2028 lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ANALUXin ja LVNL:n osalta, myös ottamalla tarvittaessa käyttöön lisätoimenpiteitä.

Ympäristötavoitteiden saavuttamiseen tähtäävien toimenpiteiden uudelleentarkastelu

(49) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti täydentänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan kyseiseen suunnitelmaan sisältyvät ympäristötavoitteet.

(50) Johdanto-osan 49 kappaleessa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella komissio epäilee vahvasti, ovatko Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden esittämät toimenpiteet FABECin ympäristöä koskevien suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi riittäviä, jotta kyseiset tavoitteet voitaisiin tosiasiallisesti saavuttaa. Suorituskyvyn tarkastuselimen havaintojen perusteella komissio toteaa erityisesti, että Ranskan lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja DSNA:n osalta esittämät toimenpiteet eivät riitä mahdollistamaan lentojen tehokkuuden parantamista neljännen viiteajanjakson tavoitteiden mukaisesti.

(51) Sen vuoksi komissio katsoo, että FABECin olisi otettava käyttöön lisätoimenpiteitä sen neljättä viiteajanjaksoa koskevien ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi, esimerkiksi toteuttamalla vapaan reitityksen ilmatila tehokkaasti ja toteuttamalla rajat ylittävän vapaan reitityksen ilmatila useampien naapurijäsenvaltioiden kanssa.

Kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tähtäävien toimenpiteiden uudelleentarkastelu

(52) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti täydentänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan kyseiseen suunnitelmaan sisältyvät reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet.

(53) Johdanto-osan 52 kappaleessa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella komissio epäilee vahvasti, ovatko Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden esittämät toimenpiteet FABECin reitinaikaista kapasiteettia koskevien suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi riittäviä, jotta kyseiset tavoitteet voitaisiin tosiasiallisesti saavuttaa. Suorituskyvyn tarkastuselimen havaintojen perusteella komissio toteaa erityisesti, että Saksan lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja DFS:n osalta esittämät toimenpiteet eivät ole riittäviä, jotta neljännen viiteajanjakson odotettuun liikennekysyntään voitaisiin tosiasiallisesti vastata.

(54) Sen vuoksi komissio katsoo, että FABECin olisi otettava käyttöön lisätoimenpiteitä sen neljättä viiteajanjaksoa koskevien reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi uusien lennonjohtajien koulutuksen ja rekrytoinnin, resurssien tehokkaamman käytön ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välisten yhteistyöjärjestelyjen osalta.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

(55) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti täydentänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen kyseisen täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettia. Näiden tavoitteiden todettiin herättävän huolta.

(56) Belgian osalta komissio toteaa, että neljännelle viiteajanjaksolle ehdotetut lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet johtavat saapumisen ATFM-viivästyksen vuotuisen keskiarvon merkittävään huonontumiseen kolmanteen viiteajanjaksoon verrattuna. Neljännelle viiteajanjaksolle ehdotetut tavoitteet ovat 0,94 minuuttia lentoa kohti, lukuun ottamatta vuotta 2027, jonka osalta ehdotetaan 2,00 minuutin tavoitetta lentoa kohti. Vuonna 2024 kirjattu tosiasiallinen suorituskyky oli 0,28 minuuttia lentoa kohti. Lisäksi todettiin, että nämä lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet johtavat siihen, että keskimääräinen saapumisen ATFM-viivästys lentoa kohti on Brysselin lentoasemalla merkittävästi heikommalla tasolla kuin suorituskyvyn tarkastuselimen yksilöimillä vastaavilla lentoasemilla.

(57) Alankomaiden osalta komissio toteaa, että kolmannen viiteajanjakson kolmen viimeisen vuoden aikana kirjattu keskimääräinen saapumisen ATFM-viivästys oli korkealla tasolla ja nousi 3,50 minuuttiin lentoa kohti vuonna 2024. Neljännelle viiteajanjaksolle ehdotetut lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet ovat kolmanteen viiteajanjaksoon verrattuna parannus, mutta ne johtavat siihen, että keskimääräinen saapumisen ATFM-viivästys lentoa kohti on Amsterdam-Schipholin lentoasemalla huomattavasti heikommalla tasolla kuin suorituskyvyn tarkastuselimen yksilöimillä vastaavilla lentoasemilla.

(58) Sen vuoksi komissio katsoo, että Belgian ja Alankomaiden olisi perusteltava tarkemmin neljännelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteitaan johdanto-osan 56 ja 57 kappaleessa esitettyjen huomautusten pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

(59) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti täydentänyt FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen kyseisen täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta. Näiden tavoitteiden todettiin herättävän huolta.

(60) Belgian lentoasemien lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen osalta komissio toteaa, että ehdotetut kustannustehokkuustavoitteet johtavat siihen, että määritetyn yksikkökustannuksen kehitys on neljännen viiteajanjakson aikana – 0,8 prosenttia. Komissio kuitenkin totesi, että Brysselin lentoaseman lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen keskimääräisen määritetyn yksikkökustannuksen arvioidaan olevan neljännellä viiteajanjaksolla huomattavasti suurempi kuin suorituskyvyn tarkastuselimen yksilöimien samankaltaisten lentoasemien määritettyjen yksikkökustannusten mediaani.

(61) Saksan lentoasemien lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen osalta komissio toteaa, että ehdotetut kustannustehokkuustavoitteet johtavat siihen, että määritetyn yksikkökustannuksen kehitys on neljännen viiteajanjakson aikana – 0,8 prosenttia. Komissio kuitenkin totesi, että Münchenin, Hampurin, Düsseldorfin ja Köln-Bonnin lentoasemien lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen keskimääräisten määritettyjen yksikkökustannusten arvioidaan olevan neljännellä viiteajanjaksolla huomattavasti suurempia kuin vastaavan samankaltaisten lentoasemien ryhmän määritettyjen yksikkökustannusten mediaani.

(62) Alankomaiden lentoasemien lennonvarmistusmaksuvyöhykkeen osalta komissio toteaa, että ehdotetut kustannustehokkuustavoitteet johtavat siihen, että määritetty yksikkökustannus heikkenee neljännen viiteajanjakson aikana +0,4 prosenttia. Komissio totesi lisäksi, että Amsterdam-Schipholin lentoaseman lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen keskimääräisen määritetyn yksikkökustannuksen arvioidaan olevan neljännellä viiteajanjaksolla huomattavasti suurempi kuin vastaavan samankaltaisten lentoasemien ryhmän määritettyjen yksikkökustannusten mediaani.

(63) Sen vuoksi komissio katsoo, että Belgian, Saksan ja Alankomaiden olisi perusteltava neljännelle viiteajanjaksolle asettamansa lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet johdanto-osan 60, 61 ja 62 kappaleessa esitettyjen huomautusten perusteella tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Reitinaikaisen sekä lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu

(64) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti tarkastellut uudelleen FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyviä kannustinjärjestelmiä, joiden tarkoitus on tukea kapasiteettitavoitteiden saavuttamista, jäljempänä 'kapasiteetin kannustinjärjestelmät'. Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden neljättä viiteajanjaksoa varten käyttöön ottamien reitinaikaisia sekä lähi- ja lähestymisalueen palveluja koskevien kapasiteetin kannustinjärjestelmien todettiin antavan aihetta huoleen.

(65) Komissio toteaa, että FABECin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sekä Belgian, Ranskan, Saksan ja Alankomaiden lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmiin, sellaisina kuin ne on vahvistettu FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, sisältyvä taloudellinen enimmäishaitta on vain 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista. Suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella komissio katsoo, että kyseisten kannustinjärjestelmien taloudelliset enimmäishaitat eivät noudata täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohtaa, jossa edellytetään, että tällaisilla kannustinjärjestelmillä on "olennainen vaikutus riskituloihin".

(66) Sen vuoksi Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden olisi tarkistettava johdanto-osan 65 kappaleessa tarkoitettuja kapasiteetin kannustinjärjestelmiä siten, että kyseisistä kannustinjärjestelmistä aiheutuvat taloudelliset enimmäishaitat asetetaan tasolle, jolla on olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään. Komissio katsoo, että tarkistuksen pitäisi johtaa taloudellisen haitan enimmäismäärään, joka on vähintään 1 prosentti vuotuisista määritetyistä kustannuksista.

3. TANSKAA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(67) Tanskan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Tanskan 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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 euroa	**73,02 euroa**	**71,23 euroa**	**70,11 euroa**	**69,29 euroa**	**68,16 euroa**	**67,26 euroa**

(68) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Tanskan määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 1,6 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

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

(70) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Tanskan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 73,02 euroa vuoden 2022 hintoina, on 19,9 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan f alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 60,91 euroa vuoden 2022 hintoina.

(71) Lisäksi komissio toteaa, että Tanska ei ole esittänyt johdanto-osan 69 ja 70 kappaleessa tarkoitetuille poikkeamille perusteluja, jotka pohjautuisivat määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistuskustannuksiin. Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i ja ii alakohdassa vahvistetut arviointiperusteet eivät täyty Tanskan osalta.

(72) Johdanto-osan 67–71 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Tanskan lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

4. **VIROA KOSKEVAT HAVAINNOT**

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(73) Viron neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Viron 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)	**38,12 euroa**	**54,69 euroa**	**50,46 euroa**	**52,95 euroa**	**54,37 euroa**	**54,54 euroa**	**55,69 euroa**

(74) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Viron määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla +0,4 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(75) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Viron määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +4,3 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(76) Komissio toteaa kuitenkin, että Viro on menettänyt Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seurauksena merkittävän osan ylilennoista, joita se on historiallisesti palvellut. Liikenteen väheneminen vaikuttaa neljännen viiteajanjakson aikana edelleen merkittävästi Viron lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan kustannustehokkuuteen, ja sillä on erityisesti kielteinen vaikutus Viron määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitykseen kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla yhteensä.

(77) Sen vuoksi on tarpeen ja asianmukaista tutkia johdanto-osan 75 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta varten, saavuttaisiko Viro määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityksen, jos johdanto-osan 76 kappaleessa tarkoitettuja olosuhteita ei olisi.

(78) Tätä varten komissio on laskenut uudelleen Viron määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla ottaen huomioon arvion liikenteen rakenteellisesta vähenemisestä Virossa Ukrainan sodan seurauksena lentoreittipalveluyksiköinä mitattuna. Uudelleenlaskennan tuloksena Viron määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys on – 2,4 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on – 1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Viro täyttää johdanto-osan 75 kappaleessa tarkoitetun arviointiperusteen sen jälkeen, kun on otettu huomioon Ukrainan sodasta johtuva liikenteen merkittävä väheneminen.

(79) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Viron määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 54,69 euroa vuoden 2022 hintoina, on 5,2 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan d alakohdassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 52,00 euroa vuoden 2022 hintoina.

(80) Lisäksi komissio toteaa, että Viro ei ole esittänyt johdanto-osan 74 ja 79 kappaleessa tarkoitetuille poikkeamille perusteluja, jotka pohjautuisivat määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistuskustannuksiin. Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i ja ii alakohdassa vahvistetut arviointiperusteet eivät täyty Viron osalta.

(81) Johdanto-osan 73–80 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Viron lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

5. **KREIKKAA KOSKEVAT HAVAINNOT**

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

(82) Kreikan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, sekä vastaavat 2 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyn verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

Kreikka	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuna reitinaikaisen ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Viitearvot	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komissio toteaa, että Kreikan vuosiksi 2027, 2028 ja 2029 ehdottamat kapasiteettitavoitteet ovat vastaavien kansallisten viitearvojen mukaisia. Ehdotetut kapasiteettitavoitteet ovat kuitenkin huomattavasti vuosien 2025 ja 2026 viitearvoja korkeampia.

(84) Kreikan kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi esittämiin toimenpiteisiin kuuluu, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja kouluttaa ja rekrytoi lukuisia uusia lennonjohtajia, jolloin aluelennonjohtokeskuksessa työssä olevien kokoaikavastaavien lennonjohtajien määrä kasvaa neljännellä viiteajanjaksolla yhteensä 35 prosenttia. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja aikoo lisäksi ottaa käyttöön uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän, parantaa tutkaverkkoaan, uudelleenorganisoida ilmatilaa sekä parantaa ilmaliikennevirtojen ja kapasiteetin hallintamenettelyjään.

(85) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella komissio toteaa, että tietyt 2 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyssä verkon operaatiosuunnitelmassa esitetyt kapasiteetin vahvistamistoimenpiteet eivät sisälly Kreikan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen. Tämä voi johtaa kapasiteettivajeeseen neljännen viiteajanjakson aikana, myös vuosina 2025 ja 2026, joiden osalta ehdotetut kapasiteettitavoitteet ovat vastaavia viitearvoja korkeampia.

(86) Kreikka toteaa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan, että kalenterivuosia 2025 ja 2026 koskevia kapasiteettitavoitteita ei voitu asettaa 2 päivänä heinäkuuta 2024 päivättyyn verkon operaatiosuunnitelmaan sisältyvien viitearvojen mukaisesti, koska STATFOR-yrityksen lokakuun 2024 liikenne-ennusteeseen sisältyvä lentoliikenteen kasvuennuste on myönteisempi. Kreikka selittää, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja kohtasi kolmannella viiteajanjaksolla viivästyksiä kolmannen viiteajanjakson investointisuunnitelmansa täytäntöönpanossa ja lennonjohtajien rekrytoinnissa, mikä on aiheuttanut toiminnallisia rajoitteita paikallistasolla. Kreikka vetoaa erityisesti teknisiin rajoituksiin, jotka liittyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tällä hetkellä käyttämiin vanhoihin järjestelmiin, jotka on tarkoitus korvata tai nykyaikaistaa vasta myöhemmin neljännen viiteajanjakson aikana.

(87) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden perusteella komissio katsoo kuitenkin, että Kreikan suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan toimittamat tiedot ja näyttö, mukaan lukien asiaan liittyvien paikallisten olosuhteiden osalta, eivät oikeuta vuosille 2025 ja 2026 ehdotettuja kapasiteettitavoitteiden merkittäviä poikkeamia vastaavista viitearvoista. Komissio katsoo, että Kreikka voisi ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä kyseisiä vuosia koskevien kapasiteettitavoitteidensa parantamiseksi, jotta se voisi lieventää kielteisiä vaikutuksia, joita aiheutuu lennonjohtajien rekrytoinnin viivästymisestä ja suunniteltujen investointien toteutumatta jäämisestä kolmannella viiteajanjaksolla.

(88) Johdanto-osan 82–87 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kreikan kapasiteettitavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(89) Kreikan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Kreikan 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)	**28,84 euroa**	**25,04 euroa**	**24,67 euroa**	**24,01 euroa**	**24,95 euroa**	**26,40 euroa**	**25,72 euroa**

(90) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla +0,5 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(91) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla – 1,3 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(92) Komissio toteaa, että Kreikan suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan esittämään vuoden 2019 perusarvoon sisältyy kustannusmukautuksia 19,5 miljoonan euron lisäkustannusten edestä, reaalisesti vuoden 2022 hintoina ilmaistuna. Suorituskyvyn tarkastuselimen analyysin mukaan nämä mukautukset eivät sisältyneet Kreikan kolmatta viiteajanjaksoa koskevassa suorituskykysuunnitelmassa asetettuun vuoden 2019 perusarvoon, eikä Kreikka ole perustellut niitä riittävällä tavalla neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan.

(93) Sen vuoksi on tarpeen tutkia johdanto-osan 91 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta varten, saavuttaisiko Kreikka määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityksen ilman johdanto-osan 92 kappaleessa tarkoitettuja vuoden 2019 perusarvon mukautuksia.

(94) Tätä varten komissio on laskenut uudelleen Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla käyttämällä Kreikan kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaan sisältyvää vuoden 2019 perusarvoa Kreikan neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvän mukautetun perusarvon sijaan. Uudelleenlaskennan tuloksena Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys on +0,1 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on – 1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Kreikka ei täytä johdanto-osan 91 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta.

(95) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen vuoden 2024 perusarvo, joka on 25,04 euroa vuoden 2022 hintoina, on 39,2 prosenttia alhaisempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan c alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 41,19 euroa vuoden 2022 hintoina.

(96) Lisäksi komissio toteaa, että Kreikka ei ole esittänyt kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistuskustannuksiin pohjautuvia perusteluja johdanto-osan 90 ja 91 kappaleessa tarkoitetuille poikkeamille. Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i ja ii alakohdassa vahvistetut arviointiperusteet eivät täyty Kreikan osalta.

(97) Johdanto-osan 89–96 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kreikan lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Ympäristötavoitteiden saavuttamiseen tähtäävien toimenpiteiden uudelleentarkastelu

(98) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti täydentänyt Kreikan suorituskykysuunnitelman luonnosta koskevaa arviointiaan tarkastelemalla uudelleen toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan kyseiseen suunnitelmaan sisältyvät ympäristötavoitteet.

(99) Johdanto-osan 98 kappaleessa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella komissio epäilee, ovatko Kreikan esittämät toimenpiteet sen ympäristöä koskevien suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi riittäviä, jotta kyseiset tavoitteet voitaisiin tosiasiallisesti saavuttaa. Suorituskyvyn tarkastuselimen havaintojen perusteella komissio toteaa erityisesti, että Kreikka ei ole suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa sitoutunut panemaan täytäntöön useita ERNIP-suunnitelmassa esitettyjä asiaankuuluvia toimenpiteitä.

(100) Sen vuoksi komissio katsoo, että Kreikan olisi parannettava suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä neljännen viiteajanjakson ympäristötavoitteidensa saavuttamiseksi muun muassa sitoutumalla kaikkiin ERNIP-suunnitelmassa esitettyihin operatiivisiin toimenpiteisiin ja nopeuttamalla rajat ylittävän vapaan reitityksen ilmatilan toteuttamista.

6. **IRLANTIA KOSKEVAT HAVAINNOT**

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(101) Irlannin neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Irlannin 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)	**27,59 euroa**	**27,29 euroa**	**28,61 euroa**	**29,72 euroa**	**29,75 euroa**	**29,84 euroa**	**30,14 euroa**

(102) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Irlannin määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla +2,0 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

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

(104) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Irlannin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 27,29 euroa vuoden 2022 hintoina, on 4,0 prosenttia alhaisempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan b alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 28,43 euroa vuoden 2022 hintoina.

(105) On tarpeen tutkia, voidaanko johdanto-osan 102 ja 103 kappaleessa tarkoitettuja poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti. Näin ollen komissio on arvioinut, johtuvatko johdanto-osan 102 ja 103 kappaleessa tarkoitetut havaitut poikkeamat unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitetuista rakenneuudistuskustannuksista.

(106) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Irlanti viittaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle eli AirNav Irelandille neljännen viiteajanjakson aikana aiheutuneihin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tarvittaviin toimenpiteisiin (jäljempänä ’kapasiteettitoimenpiteet’). Esitetyt kapasiteettitoimenpiteet sisältävät seuraavat pääkohdat:

a) koulutetaan ja palkataan uusia lennonjohtajia, jotta voidaan valmistautua neljännen viiteajanjakson aikana odotettavissa olevaan liikenteen kasvuun;

b) lisätään lennonvarmistusteknisen henkilöstön määrää, jotta voidaan tukea pääomainvestointihankkeiden toteuttamista, erityisesti uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suunniteltua toteuttamista neljännen viiteajanjakson aikana;

c) palkataan yleistukihenkilöstöä lennonjohtajien vapauttamiseksi muista kuin operatiivisista tehtävistä ja lennonjohtajien tuottavuuden lisäämiseksi;

d) hankitaan ja otetaan käyttöön uusi ilmaliikenteen hallintajärjestelmä, joka tuo merkittäviä toiminnallisia ja teknisiä parannuksia; uusi ilmaliikenteen hallintajärjestelmä korvaa AirNav Irelandin nykyisen järjestelmän, joka on ollut käytössä 17 vuotta; AirNav Ireland aikoo ottaa uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän yhteydessä käyttöön myös uuden ilmaliikenteen hallinnan varajärjestelmän ja laajentaa aluelennonjohtokeskuksensa rakennuksia uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän koe- ja testaustiloja varten;

e) parannetaan käytössä olevaa tutkainfrastruktuuria erityisesti korvaamalla tekniset komponentit, joiden käyttöikä on päättynyt;

f) hankitaan toimintojen häiriönsietokykyä tukevia laitteita ja välineitä.

(107) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella Irlannin ilmoittamat johdanto-osan 106 kappaleessa tarkoitetuista kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset kattaisivat rahamääräisesti suorituskyvyn tarkastuselimen laskemat poikkeamat unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä. Suorituskyvyn tarkastuselimen mukaan Irlannilla ei kuitenkaan ole merkittäviä kapasiteettiin liittyviä ongelmia, joiden ratkaiseminen edellyttäisi merkittäviä lisäkustannuksia neljännellä viiteajanjaksolla.

(108) Lisäksi komissio toteaa, että tietyt kapasiteettitoimenpiteet, joihin Irlanti on vedonnut, eivät välttämättä suoraan edistä ilmatilakapasiteetin lisäämistä tai niiden voidaan katsoa olevan osa kyseisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tavanomaista toimintaa. Ilman yksityiskohtaisia lisätietoja ja analyyseja ei sen vuoksi ole mahdollista päätellä, voidaanko Irlannin esittämiä kapasiteettitoimenpiteitä pitää kokonaisuudessaan tarpeellisina ja oikeasuhteisina neljännen viiteajanjakson paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamisen kannalta.

(109) Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Irlannin osalta.

(110) Lisäksi komissio toteaa, että Irlanti ei ole esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka olisivat perusteena poikkeamalle unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun kriteerin mukaisesti.

(111) Johdanto-osan 101–110 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Irlannin lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

7. **LATVIAA KOSKEVAT HAVAINNOT**

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(112) Latvian neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Latvian 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)	**28,57 euroa**	**37,97 euroa**	**48,73 euroa**	**53,56 euroa**	**57,79 euroa**	**61,14euroa**	**63,75 euroa**

(113) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Latvian määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla +10,9 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(114) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Latvian määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +9,3 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(115) Komissio toteaa kuitenkin, että Latvia on menettänyt Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seurauksena merkittävän osan ylilennoista, joita se on historiallisesti palvellut. Liikenteen väheneminen vaikuttaa neljännen viiteajanjakson aikana edelleen merkittävästi Latvian lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan kustannustehokkuuteen, ja sillä on erityisesti kielteinen vaikutus Latvian määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitykseen kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla yhteensä.

(116) Sen vuoksi on tarpeen ja asianmukaista tutkia johdanto-osan 114 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta varten, saavuttaisiko Latvia määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityksen ilman johdanto-osan 115 kappaleessa tarkoitettuja olosuhteita.

(117) Tätä varten komissio on laskenut uudelleen Latvian kolmannen ja neljännen viiteajanjakson määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen ottaen huomioon Ukrainan sodan Latvialle aiheuttaman liikenteen rakenteellisen vähenemisen lentoreittipalveluyksiköinä mitattuna. Uudelleenlaskennan tuloksena Latvian määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys on +1,3 prosenttia, mikä on edelleen korkeampi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on – 1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Latvia ei täytä johdanto-osan 114 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta senkään jälkeen, kun on otettu huomioon Ukrainan sodasta johtuva liikenteen merkittävä väheneminen.

(118) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Latvian määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 37,97 euroa vuoden 2022 hintoina, on 32,4 prosenttia alhaisempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan d alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 56,17 euroa vuoden 2022 hintoina.

(119) Lisäksi komissio toteaa, että Latvia ei ole esittänyt johdanto-osan 113–117 kappaleessa tarkoitetuille poikkeamille perusteluja, jotka pohjautuisivat määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistuskustannuksiin. Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i ja ii alakohdassa vahvistetut arviointiperusteet eivät täyty Latvian osalta.

(120) Johdanto-osan 112–119 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Latvian lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

8. **SLOVAKIAA KOSKEVAT HAVAINNOT**

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(121) Slovakian neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Slovakian 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)	**56,20 euroa**	**60,11 euroa**	**62,58 euroa**	**61,85 euroa**	**61,12 euroa**	**59,71 euroa**	**58,34 euroa**

(122) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Slovakian määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 0,6 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(123) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Slovakian määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +0,4 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(124) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Slovakian määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 60,11 euroa vuoden 2022 hintoina, on 70,0 prosenttia korkeampi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklan c alakohdassa vahvistetun asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 35,35 euroa vuoden 2022 hintoina.

(125) On tarpeen tutkia, voidaanko johdanto-osan 122–124 kappaleessa tarkoitettuja poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti. Näin ollen komissio on arvioinut, johtuvatko johdanto-osan 122 ja 123 kappaleessa tarkoitetut havaitut poikkeamat unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin, tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitetuista rakenneuudistuskustannuksista.

(126) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Slovakia viittaa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle eli LPS:lle neljännen viiteajanjakson aikana aiheutuviin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin, jäljempänä 'kapasiteettitoimenpiteet'. Esitetyt kapasiteettitoimenpiteet sisältävät seuraavat pääkohdat:

a) koulutetaan ja palkataan uusia lennonjohtajia, jotta voidaan valmistautua neljännen viiteajanjakson aikana odotettavissa olevaan liikenteen kasvuun; tämän odotetaan lisäävän Bratislavan aluelennonjohtokeskuksessa työssä olevien lennonjohtajien määrää yli 10 prosentilla neljännen viiteajanjakson aikana;

b) pannaan täytäntöön uusi ilmaliikenteen hallintajärjestelmä, jonka arvioidaan kasvattavan ilmatilakapasiteettia tulevaisuudessa;

c) nykyaikaistetaan infrastruktuuria ja rakennuksia toiminnallisen häiriönsietokyvyn parantamiseksi.

(127) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella Slovakian ilmoittamat johdanto-osan 126 kappaleessa tarkoitetuista kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset ovat rahamääräisesti huomattavasti pienemmät kuin suorituskyvyn tarkastuselimen laskemat poikkeamat unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä. Lisäksi komissio toteaa, että tietyt kapasiteettitoimenpiteet, joihin Slovakia on vedonnut, eivät välttämättä suoraan edistä ilmatilakapasiteetin lisäämistä tai niiden voidaan katsoa olevan osa kyseisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tavanomaista toimintaa. Ilman yksityiskohtaisia lisätietoja ja analyyseja ei siis ole mahdollista päätellä, voidaanko Slovakian esittämiä kapasiteettitoimenpiteitä pitää kokonaisuudessaan tarpeellisina ja oikeasuhteisina neljännen viiteajanjakson paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sen vuoksi komissio toteaa, että unionin laajuisesta kustannustehokkuuden kehityksestä havaittujen poikkeamien, joihin johdanto-osan 122 ja 123 kappaleessa viitataan, ei voida katsoa johtuvan yksinomaan esitetyistä kapasiteettitoimenpiteistä aiheutuvista lisäkustannuksista.

(128) Sen vuoksi olisi katsottava, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Slovakian osalta.

(129) Lisäksi komissio toteaa, että Slovakia ei ole esittänyt suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka olisivat perusteena poikkeamalle unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun kriteerin mukaisesti.

(130) Johdanto-osan 121–129 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Slovakian lentoreittimaksuvyöhykkeen kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

9. **PÄÄTELMÄT**

(131) Edellä esitetyn perusteella tiettyjen suorituskykytavoitteiden, jotka sisältyvät Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden toimittamaan FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen, ja tiettyjen suorituskykytavoitteiden, jotka sisältyvät Tanskan, Viron, Irlannin, Kreikan, Latvian ja Slovakian toimittamiin suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin, ei tulisi katsoa olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(132) Asianomaisten jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaisesti toimitettava komissiolle tarkistetut suorituskykysuunnitelmaluonnokset kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen hyväksymispäivästä ja huomioitava niissä komission esittämät suositukset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tämän päätöksen liitteessä luetellut suorituskykytavoitteet, jotka sisältyvät Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden toimittamaan toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sekä Tanskan, Viron, Irlannin, Kreikan, Latvian ja Slovakian toimittamiin kansallisten suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin, eivät ole johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 neljännelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Kreikan on tarkistettava vuosien 2025 ja 2026 reitinaikaisia kapasiteettitavoitteitaan, jotka ilmaistaan ilmaliikennevirtojen säätelystä johtuvaan reitinaikaiseen keskimääräiseen viivästykseen kuluvina minuutteina lentoa kohden, siten, että ne ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 4 artiklassa vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Jos komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan mukaisesti laaditussa, 2 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyssä verkon operaatiosuunnitelmassa suositellaan erityisiä lisätoimenpiteitä kapasiteetin suorituskyvyn parantamiseksi, nämä toimenpiteet on otettava huomioon ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuja kapasiteetin suorituskykytavoitteita tarkistettaessa.

3 artikla

Belgian, Tanskan, Saksan, Viron, Irlannin, Kreikan, Latvian, Luxemburgin, Alankomaiden ja Slovakian on tarkistettava alaspäin lentoreittimaksuvyöhykkeilleen asetettuja, määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuja kustannustehokkuustavoitteita.

Tarkistaessaan kustannustehokkuustavoitteitaan näiden jäsenvaltioiden on

a) varmistettava, että tarkistetut kustannustehokkuustavoitteet ovat johdonmukaisia sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa tarkoitetun unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen kanssa että saman kohdan b alakohdassa tarkoitetun unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen kanssa;

b) alennettava määritettyjen kustannusten tasoa vastaavasti vähintään kalenterivuoden 2029 osalta;

c) käytettävä viimeisimpiä palveluyksikköinä ilmaistuja liikenne-ennusteita täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisen kohdan a alakohdassa säädetään, jos asianomaisen lentoreittimaksuvyöhykkeen perusarvo täyttää täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen, asianomaisen jäsenvaltion on varmistettava, että tarkistetut kustannustehokkuustavoitteet ovat johdonmukaisia vähintään unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuskehityksen tai unionin laajuisen pitkän aikavälin määritetyn yksikkökustannuskehityksen kanssa.

Jos jäsenvaltio käyttää täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaisesti toimitettavassa tarkistetussa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan poikkeamaa saman asetuksen liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan nojalla, sen on varmistettava, että poikkeaminen perustellaan riittävillä tiedoilla ja perusteluilla. Asianomaisen jäsenvaltion on erityisesti osoitettava, että toimenpiteet, joilla perustellaan poikkeaminen unionin laajuisista kustannustehokkuustavoitteista, liittyvät yksinomaan uusiin operatiivisiin resursseihin tai teknisiin valmiuksiin, jotka ovat tarpeen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Tanskan kuningaskunnalle, Saksan liittotasavallalle, Viron tasavallalle, Irlannille, Helleenien tasavallalle, Ranskan tasavallalle, Latvian tasavallalle, Luxemburgin suurherttuakunnalle, Alankomaiden kuningaskunnalle ja Slovakian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 16 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

Suorituskykytavoitteet, joiden on todettu olevan epäjohdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

1. **BELGIAN, SAKSAN, RANSKAN, LUXEMBURGIN JA ALANKOMAIDEN TOIMITTAMAAN FABEC-SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Belgian ja Luxemburgin 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)	**94,14euroa**	**104,26 euroa**	**104,94 euroa**	**106,08 euroa**	**106,14 euroa**	**104,43 euroa**	**103,83 euroa**

Saksan 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)	**71,71euroa**	**74,90euroa**	**73,16 euroa**	**73,06 euroa**	**73,10 euroa**	**71,87 euroa**	**70,54 euroa**

Alankomaiden 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)	**86,52euroa**	**104,60 euroa**	**103,51 euroa**	**103,61 euroa**	**106,50 euroa**	**106,28 euroa**	**105,95 euroa**

2. **TANSKAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tanskan 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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 euroa	73,02 euroa	71,23euroa	70,11euroa	69,29euroa	68,16 euroa	67,26 euroa

3. **VIRON SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Viron 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)	**38,12euroa**	**54,69euroa**	**50,46 euroa**	**52,95 euroa**	**54,37 euroa**	**54,54 euroa**	**55,69 euroa**

4. **KREIKAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Kreikka	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuna reitinaikaisen ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Kreikan 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)	**28,84euroa**	**25,04euroa**	**24,67 euroa**	**24,01 euroa**	**24,95 euroa**	**26,40 euroa**	**25,72 euroa**

5. **IRLANNIN SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Irlannin 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)	**27,59euroa**	**27,29euroa**	**28,61 euroa**	**29,72 euroa**	**29,75 euroa**	**29,84 euroa**	**30,14 euroa**

6. **LATVIAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Latvian 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)	**28,57euroa**	**37,97euroa**	**48,73 euroa**	**53,56 euroa**	**57,79 euroa**	**61,14 euroa**	**63,75 euroa**

7. **SLOVAKIAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMALUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Slovakian 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)	**56,20euroa**	**60,11euroa**	**62,58 euroa**	**61,85 euroa**	**61,12 euroa**	**59,71 euroa**	**58,34 euroa**