KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2022/780,

annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,

Sveitsin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti esittämään toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevaan suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvien tiettyjen suorituskykytavoitteiden yhteensopimattomuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa sekä suosituksista kyseisten tavoitteiden tarkistamiseksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2313)

(Ainoastaan italian-, ranskan- ja saksankieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen lentoliikenteestä ([1]), jäljempänä 'sopimus',

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 ([2]) (puiteasetus) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan toisen alakohdan,

on kuullut yhtenäisen ilmatilan komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISET NÄKÖKOHDAT

Tausta

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklassa säädetään lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän perustamisesta. Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([3]) 10 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on laadittava joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla sitovia suorituskykytavoitteita lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava yhdenmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komissio arvioi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettujen arviointiperusteiden pohjalta, ovatko suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikenteen alaan ja huomattavasti vähentänyt lentoliikenteen määrää pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna, mikä johtuu jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamista toimenpiteistä.

(3) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin alun perin komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 ([4]). Koska kyseiset unionin laajuiset suorituskykytavoitteet sekä jäsenvaltioiden ja Sveitsin myöhemmin toimittamat suorituskykysuunnitelmien luonnokset kolmannelle viiteajanjaksolle laadittiin ennen covid-19-pandemiaa, niissä ei voitu ottaa huomioon pandemiasta aiheutuvia lentoliikenteen olosuhteiden merkittäviä muutoksia.

([1]) EYVL L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) 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).
([4]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903, annettu 29 päivänä toukokuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2024 päättyvälle kolmannelle viiteajanjaksolle (EUVL L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ([5]) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle erityistoimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio antoi 2 päivänä kesäkuuta 2021 komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 ([6]), jossa vahvistettiin tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle turvallisuuteen, ympäristöön, kapasiteettiin ja kustannustehokkuuteen liittyvillä suorituskyvyn keskeisillä osa-alueilla.

(5) Kaikki jäsenvaltiot ja Sveitsi ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmien luonnokset, joihin sisältyy tarkistettuja paikallisia suorituskykytavoitteita kolmannelle viiteajanjaksolle, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitaviksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Sveitsi toimitti komissiolle suorituskykysuunnitelman luonnoksensa toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla eli tässä tapauksessa Keski-Euroopan toiminnallisen ilmatilan lohkon, jäljempänä 'FABEC', tasolla. FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksen täydellisyyden tarkastamisen jälkeen komissio pyysi FABECia toimittamaan päivitetyn suorituskykysuunnitelman luonnoksen 17 päivään marraskuuta 2021 mennessä. Tähän päätökseen sisältyvä komission arviointi perustuu Sveitsin ja FABECin muodostavien jäsenvaltioiden toimittamaan päivitettyyn FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen.

(6) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EU) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, antoi komissiolle raportin, joka sisältää sen neuvot kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmien luonnosten arviointia varten.

(7) Tämä päätös kattaa ainoastaan ne FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet ja niihin liittyvät osatekijät, joita sovelletaan suoraan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaan, joka on nimetty tarjoamaan palveluja Sveitsin ilmatilassa.

Arviointiin sovellettu lähestymistapa

(8) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut kansallisten tavoitteiden tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tason tavoitteiden johdonmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden perusteella ja ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Kunkin suorituskyvyn kannalta keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta komissio on täydentänyt arviointia tarkastelemalla suorituskykysuunnitelmien luonnoksia uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa määriteltyjen osatekijöiden osalta.

(9) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut niiden tavoitteiden johdonmukaisuuden, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ja jotka koskevat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuuden hallinnan tehokkuutta, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta. Komissio totesi, että paikalliset turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet, joita Sveitsi ja FABECiin kuuluvat jäsenvaltiot ehdottivat FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, eivät antaneet aihetta epäillä niiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä niihin liittyviä havaintoja.

(10) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden johdonmukaisuus, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ja jotka koskevat tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaisen lennon tehokkuutta, on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu Euroopan reittiverkoston kehittämissuunnitelmassa vahvistettuihin asiaankuuluviin reitinaikaisen lennon horisontaalisen tehokkuuden viitearvoihin. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

([5]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/1627, annettu 3 päivänä marraskuuta 2020, covid-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän kolmannella viiteajanjaksolla (2020–2024) (EUVL L 366, 4.11.2020, s. 7).

([6]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/891, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2021, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien tarkistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2019/903 kumoamisesta (EUVL L 195, 3.6.2021, s. 3).

(11) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettua unionin laajuista suorituskykytavoitetta, joka alun perin vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika oli päättynyt ja sen täytäntöönpanosta oli näin ollen tullut lopullista, eikä siihen ollut mahdollista tehdä takautuvia mukautuksia. Jäsenvaltioiden ja Sveitsin 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä toimitetuissa suorituskykysuunnitelmien luonnoksissa ei siis ollut aiheellista tarkistaa niiden kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteita ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Näiden seikkojen valossa paikallisten ympäristöä koskevien suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa arvioitiin kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta. Tältä pohjalta komissio totesi, että paikalliset ympäristöä koskevat suorituskykytavoitteet, joita Sveitsi ja FABECiin kuuluvat jäsenvaltiot ehdottivat FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, eivät antaneet aihetta epäillä niiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä niihin liittyviä havaintoja.

(12) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden johdonmukaisuus, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ja jotka koskevat ilmaliikennevirtojen säätelystä reitillä johtuvaa keskimääräistäviivästystä, jäljempänä 'ATFM-viivästys', lentoa kohti, on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin asiaankuuluviin viitearvoihin. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen reitinaikaista kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä, mukaan lukien erityisesti suunniteltujen suurten investointien uudelleentarkastelu sekä kannustinjärjestelmän tai -järjestelmien uudelleentarkastelu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

(13) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettua unionin laajuista suorituskykytavoitetta, joka alun perin vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika oli päättynyt ja sen täytäntöönpanosta oli näin ollen tullut lopullista, eikä siihen ollut mahdollista tehdä takautuvia mukautuksia. Jäsenvaltioiden ja Sveitsin 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä toimitetuissa suorituskykysuunnitelmien luonnoksissa ei siis ollut aiheellista tarkistaa niiden kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteita kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Näiden seikkojen valossa paikallisten kapasiteettia koskevien suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa arvioitiin kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta. Tältä pohjalta komissio tuli siihen johtopäätökseen, että paikalliset kapasiteettia koskevat suorituskykytavoitteet, joita Sveitsi ja FABECiin kuuluvat jäsenvaltiot ehdottivat FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, eivät antaneet aihetta epäillä niiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä niihin liittyviä havaintoja.

(14) Arvioidessaan alustavia kapasiteettitavoitteita niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan nojalla, komissio on lisäksi täydentänyt arviointiaan tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevia alustavia kapasiteettitavoitteita, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Koska näitä alustavia tavoitteita ei katsottu ongelmallisiksi Sveitsin osalta, tässä päätöksessä ei ole tarpeen esittää asiaan liittyviä havaintoja.

(15) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden johdonmukaisuus, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ja jotka koskevat reitinaikaisten lennonvarmistuspalveluiden määritettyä yksikkökustannusta, 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 kolmannella viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen kehitys toisella ja kolmannella viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo maksuvyöhykkeen tasolla verrattuna sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö. Niissä tapauksissa, joissa reitinaikaista kustannustehokkuutta koskevien tavoitteiden katsottiin olevan yhteensopimattomia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen perusteiden kanssa, komissio tutki lisäksi, voidaanko poikkeamisen katsoa olevan tarpeellista ja oikeasuhteista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan perusteella.

(16) Tältä pohjalta komissio tuli siihen johtopäätökseen, että paikalliset kustannustehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet, joita FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ehdotetaan Sveitsin lentoreittimaksuvyöhykkeelle, eivät antaneet aihetta epäillä niiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä niihin liittyviä havaintoja.

(17) Reitinaikaista kustannustehokkuutta koskevien tavoitteiden arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2 kohdassa vahvistettuja osatekijöitä eli näiden tavoitteiden perustana olevia keskeisiä tekijöitä ja parametrejä mainitun liitteen 2.1 kohdan d alakohdassa täsmennetyn mukaisesti. Koska tietyt näiden tavoitteiden perustana olevat keskeiset tekijät ja parametrit katsottiin ongelmallisiksi Sveitsin osalta, niihin liittyvät havainnot esitetään tässä päätöksessä.

(18) Arvioidessaan alustavia kustannustehokkuustavoitteita niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan nojalla, komissio on lisäksi täydentänyt uudelleentarkasteluaan arvioimalla lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevia alustavia kustannustehokkuustavoitteita, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Koska nämä alustavat tavoitteet katsottiin ongelmallisiksi Sveitsin osalta, niihin liittyvät havainnot esitetään tässä päätöksessä.

(19) Arvioidessaan alustavia kapasiteettitavoitteita komissio on täydentänyt uudelleentarkasteluaan arvioimalla täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettuja kannustinjärjestelmien luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2 kohdan f alakohdan mukaisesti. Komissio on tältä osin tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa vahvistetut aineelliset vaatimukset. Koska nämä kannustinjärjestelmien luonnokset katsottiin ongelmallisiksi Sveitsin osalta, niihin liittyvät havainnot esitetään tässä päätöksessä.

Liikenteen kehitystä koskevat erityisnäkökohdat

(20) Lokakuun 2021 liikenteen STATFOR-perusennusteen mukaan lentoliikenne saavuttaa unionin laajuisesti pandemiaa edeltävän tason vuoden 2023 aikana ja ylittää sen vuonna 2024. Liikenteen kehitykseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen korkealla tasolla, kun otetaan huomioon covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehittymiseen liittyvät riskit. Komissio toteaa, että liikenteen odotetaan elpyvän epätasaisesti eri jäsenvaltioissa.

(21) Useissa jäsenvaltioissa kolmannelle viiteajanjaksolle ennustetun liikenteen kasvun odotetaankin olevan huomattavasti alhaisempaa kuin unionin laajuisen keskimääräisen liikenteen kasvun, ja liikenteen määrän kolmannella viiteajanjaksolla ennustetaan jäävän pandemiaa edeltäneen tason alapuolelle monissa näistä jäsenvaltioista. Komissio on tietoinen siitä, että tämä tekee unionin laajuisten kustannustehokkuustavoitteiden saavuttamisesta vaikeampaa kyseisille jäsenvaltioille, ja se on ottanut tämän seikan huomioon tarkastellessaan uudelleen paikallisia olosuhteita, jotka ovat merkityksellisiä kunkin suorituskykysuunnitelman luonnoksen arvioinnin kannalta.

KOMISSION ARVIOINTI

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen alustavien suorituskykytavoitteiden arviointi

(22) Tarkasteltuaan uudelleen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja keskeisiä tekijöitä ja parametreja, jotka ovat perustana Sveitsin alustaville FABEC-suorituskykytavoitteille kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, komissio on päätynyt arvioinnissaan seuraaviin tuloksiin, jotka liittyvät määritettyihin kustannuksiin ja niiden jakamiseen.

(23) Määritettyjen kustannusten osalta komissio panee merkille, että FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa Sveitsi ilmoittaa reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan (Skyguide) tehneen muutoksia pääomittamista koskeviin sääntöihinsä. Tämän seurauksena henkilöstö- ja toimintakustannukset ovat kasvaneet, kun taas poistokustannukset ovat vähentyneet kolmannen viiteajanjakson aikana. Komissiolle antamissaan neuvoissa suorituskyvyn tarkastuselin katsoo, että tämä muutos voi mahdollisesti vääristää kustannusriskien jakamismekanismin täytäntöönpanoa Sveitsin osalta. Siksi sovelletun menetelmän perusteet ja vaikutukset olisi selitettävä ja perusteltava tarkemmin tarkistetussa FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa sekä osoitettava, että ne ovat asiaankuuluvien säännösten, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 28 artiklan 4 kohdan, mukaisia.

(24) Reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen välisen kustannusten jakamisen osalta Sveitsi ottaa käyttöön muutoksen, joka koskee välillisten toimintakustannusten käsittelyyn sovellettavaa menetelmää. Komissio toteaa kuitenkin, että Sveitsi ei ole FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa kuvaillut tai perustellut tätä muutosta välillisten toimintakustannusten jakamisessa reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen välillä. Sen vuoksi komissio katsoo, että tätä olisi selitettävä ja perusteltava tarkemmin tarkistetussa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa.

(25) Täytäntöönpanopäätöksen C(2022) 2283 ([7]) johdanto-osan 21–41 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvien ehdotettujen tavoitteiden, jotka koskevat Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhykettä, katsottiin olevan yhteensopimattomia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Tästä syystä Sveitsin, joka yhdessä Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden kanssa laati ja toimitti kolmatta viiteajanjaksoa koskevan suorituskykysuunnitelman luonnoksen toiminnallisen ilmatilan lohkojen tasolla, olisi yhdessä toimitettava tarkistettu FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnos, jossa vastataan tässä päätöksessä ja täytäntöönpanopäätöksessä C(2022) 2283 esitettyihin suosituksiin.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien alustavien kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(26) Komissio pitää ongelmallisina alustavia suorituskykytavoitteita, jotka Sveitsi on ilmoittanut FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ja jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

(27) Verratessaan kolmannen viiteajanjakson lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen komissio havaitsi ensinnäkin, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys Sveitsin lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä (+ 2,7 %) on suurempaa kuin Sveitsin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla (-0,5 %) kolmannen viiteajanjakson aikana.

(28) Toiseksi komissio katsoo, että Sveitsin lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskeva alustava tavoite lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+ 2,7 %) on korkeampi kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (-3,4 %). Tämä ero vaikuttaa johtuvan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyjen kustannusten merkittävästä kasvusta kolmannella viiteajanjaksolla erityisesti muiden toiminta- ja poistokustannusten osalta.

(29) Kolmanneksi, kun komissio vertasi alustavia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteita samankaltaisten lentoasemien suorituskykyyn kolmannella viiteajanjaksolla, se havaitsi, että Geneven ja Zürichin lentoasemille arvioitu määritetty yksikkökustannus oli huomattavan paljon korkeampi kuin määritetyn yksikkökustannuksen mediaani asiaankuuluvassa vertailuryhmässä toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana.

(30) Sen vuoksi komissio katsoo, että Sveitsin olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteensa johdanto-osan 26–29 kappaleessa esitettyjen huomautusten perusteella tai tarkistettava alaspäin alustavia tavoitteita lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetylle yksikkökustannukselle.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu, jolla täydennetään alustavia kapasiteettitavoitteita koskevaa komission arviointia

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdassa vahvistettujen uudelleentarkasteltavien osatekijöiden osalta komissio panee merkille, että FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ehdotetussa reitinaikaista kapasiteettia koskevan kannustinjärjestelmän luonnoksessa suurin taloudellinen hyöty on yhtä suuri kuin suurin taloudellinen haitta ja että molemmat muodostavat 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista. Komissio panee lisäksi merkille, että Sveitsin FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ehdotetussa lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettia koskevassa kannustinjärjestelmän luonnoksessa suurin taloudellinen hyöty on yhtä suuri kuin suurin taloudellinen haitta ja että molemmat muodostavat 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(32) Suorituskyvyn tarkastuselimen antamien asiantuntijaneuvojen perusteella komissio epäilee vahvasti sitä, olisiko ehdotetuilla suurimmilla taloudellisilla haitoilla, jotka aiheutuvat kyseisistä kannustinjärjestelmistä ja muodostavat 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

([7]) Komission täytäntöönpanopäätös Belgian, Saksan, Kreikan, Ranskan, Kyproksen, Latvian, Luxemburgin, Maltan, Alankomaiden, Romanian ja Ruotsin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti esittämiin kansallisiin tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskeviin suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvien tiettyjen suorituskykytavoitteiden yhteensopimattomuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa sekä suosituksista kyseisten tavoitteiden tarkistamiseksi.

(33) Tästä syystä Sveitsin olisi tarkistettava FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettuja kannustinjärjestelmien luonnoksia reitinaikaista ja lähi- ja lähestymisalueiden kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, jotta näistä kannustinjärjestelmistä johtuvat suurimmat taloudelliset haitat asetetaan tasolle, jossa niillä on oleellinen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään. Komission mukaan tämän pitäisi johtaa suurimpaan taloudelliseen haittaan, joka on vähintään yhtä suuri tai suurempi kuin 1 prosentti määrätyistä kustannuksista.

PÄÄTELMÄT

(34) Viitaten täytäntöönpanopäätökseen C(2022) 2283 komissio on todennut, että Sveitsin osana FABECia toimittama suorituskykysuunnitelman luonnos sisältää tiettyjä Belgiaa ja Luxemburgia koskevia suorituskykytavoitteita, jotka ovat yhteensopimattomia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(35) Sen vuoksi Sveitsin ja FABECiin kuuluvien jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimitettava komissiolle tarkistettu suorituskykysuunnitelman luonnos kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen hyväksymispäivästä ja huomioitava siinä komission esittämät suositukset.

(36) Tämän jälkeen komissio arvioi tarkistetun suorituskykysuunnitelman luonnoksen kokonaisuudessaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 15 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen. Kyseisen arvioinnin perusteella komissio voi ottaa minkä tahansa kannan alustaviin suorituskykytavoitteisiin ja muihin suorituskykysuunnitelmien osatekijöihin, joihin liittyen ei ole esitetty huomautuksia tässä päätöksessä.

(37) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 17 artiklan mukaan suorituskykysuunnitelman viimeisimmässä luonnoksessa asetettuja tavoitteita on sovellettava väliaikaisesti siihen asti, kun komissio on tehnyt päätöksen suorituskykytavoitteiden tai tarkistettujen suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta, minkä jälkeen Sveitsin ja FABECiin kuuluvien jäsenvaltioiden on hyväksyttävä lopullinen suorituskykysuunnitelmansa.

(38) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 17 artiklan nojalla lopulliseen suorituskykysuunnitelmaan sisältyviä tavoitteita kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella sovelletaan taannehtivasti. Tämän seurauksena suorituskykysuunnitelman luonnoksen perusteella lasketun yksikköhinnan tai -hintojen soveltamisesta aiheutuva ero tuloissa siihen nähden, että sovellettaisiin hyväksytyn suorituskykysuunnitelman perusteella laskettua yksikköhintaa tai -hintoja, on tasattava myöhemmillä yksikköhintojen mukautuksilla kolmannen viiteajanjakson aikana. Näitä mukautuksia säännellään lisäksi täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 vahvistetuilla poikkeuksellisilla toimenpiteillä. Näin ollen komissio ei tee päätelmiä yksikköhintojen johdonmukaisuudesta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 29 artiklan 3 kohdan mukaisesti ennen asiaankuuluvien lopullisten suorituskykysuunnitelmien hyväksymistä.

(39) Komissio huomauttaa, että eräät jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikomuksestaan sisällyttää kolmannen viiteajanjakson kustannusperustaansa kustannuseriä, jotka liittyvät miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla. Suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvien osatekijöiden perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaisia määritettyjä kustannuksia kolmannen viiteajanjakson kustannusperustaansa ja jos tällaisia kustannuksia on sisällytetty, missä määrin ne aiheutuvat lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta ja voitaisiin näin ollen katsoa kuuluvan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän soveltamisalaan. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille kertaluonteisen tietopyynnön asiaan liittyvien tietojen keräämiseksi, ja raportoituja kustannuksia, jotka liittyvät miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla, aiotaan tutkia tarkemmin yksikköhintojen johdonmukaisuuden todentamisen yhteydessä. Tämä päätös ei vaikuta miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskeviin komission havaintoihin ja päätelmiin.

(40) Vastauksena Venäjän 24 päivänä helmikuuta 2022 aloittamaan sotilaalliseen hyökkäykseen Ukrainaa vastaan unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia, Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia sekä muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisen luonnollisen henkilön, oikeushenkilön, yhteisön tai elimen omistamia, tilaamia tai muuten hallinnassa olevia, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä tai lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet johtavat lentoliikenteen vähenemiseen unionin alueen yllä sijaitsevassa ilmatilassa. Unionin tason vaikutusten ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa lentoliikenteen vähenemiseen, joka aiheutui covid-19-pandemian puhkeamisesta maaliskuussa 2020. Sen vuoksi on aiheellista pitää voimassa nykyiset toimenpiteet ja prosessit, jotka koskevat suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa kolmannella viiteajanjaksolla. Tarkistaessaan FABEC-suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyviä paikallisia suorituskykytavoitteita Sveitsin ja FABECiin kuuluvien jäsenvaltioiden olisi otettava asianmukaisesti huomioon asiaankuuluvien liikenteen muutosten toiminnalliset ja taloudelliset vaikutukset.

(41) Komissio on kuullut Sveitsiä tässä päätöksessä esitetyistä suosituksista sopimuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Täytäntöönpanopäätöksen C(2022) 2283 liitteessä luetellut suorituskykytavoitteet, jotka sisältyvät Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin, Alankomaiden ja Sveitsin asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelman luonnokseen, ovat yhteensopimattomia kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, jotka on vahvistettu täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Sveitsin valaliitolle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen