Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1053

28.5.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1053,

annettu 19 päivänä toukokuuta 2025,

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

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2924)

(Ainoastaan tšekinkielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

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

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

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

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

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

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

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

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

KOMISSION ARVIOINTI

Turvallisuustavoitteiden arviointi

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

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

Tšekki	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuina täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**					
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ANS CR	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	C	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	B	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	C	**C**

(10) Komissio on todennut, että Tšekin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa ’ANS CR’ varten ehdottamat turvallisuuden suorituskykytavoitteet vastaavat unionin laajuisia tavoitteita neljännellä viiteajanjaksolla kunakin kalenterivuonna kolmen turvallisuuden hallinnan tavoitteen osalta, kun taas turvallisuuden varmistamista koskeva tavoite on tarkoitus saavuttaa vuodesta 2026 alkaen ja turvallisuusriskien hallintaa koskeva tavoite vuonna 2029.

(11) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään ANS CR:lle paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joihin kuuluu suunniteltujen hätätilanteiden hallintaprosessien toteuttaminen, tehostettu turvallisuuden seuranta ja turvallisuuskoulutus sekä turvallisuuden varmistamiseen liittyvät päivitetyt harjoitukset.

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

(12) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 9, 10 ja 11 kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 asetetut unionin laajuiset turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet on saavutettava neljännen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2029 mennessä, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten turvallisuutta koskevien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Ympäristötavoitteiden arviointi

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

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

Tšekki	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**
Viitearvot	2,54 %	2,52 %	2,49 %	2,45 %	2,43 %

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

(16) Komissio panee merkille, että Tšekki on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan paikalliset ympäristötavoitteet, ja että niihin kuuluu muun muassa rajat ylittävän toiminnan laajentaminen ja ilmatilan sektorijaon parantaminen.

(17) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 14, 15 ja 16 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien ympäristöön liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

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

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

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

Tšekki	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**
Viitearvot	0,19	0,14	0,11	0,10	0,10

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

(21) Komissio panee merkille, että Tšekki on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä reitinaikaisten kapasiteettitavoitteidensa saavuttamiseksi. Näitä toimenpiteitä ovat muun muassa lennonjohtajien rekrytointi ja koulutus, sektoreiden avaamisaikojen optimointi, ilmatilan parempi sektorijako ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kehittäminen edelleen.

(22) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 19, 20 ja 21 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

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

(24) Komissio panee merkille, että neljättä viiteajanjaksoa varten ehdotetut lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet johtavat vuotuisen keskimääräisen ATFM-viivästyksen merkittävään vähenemiseen kolmanteen viiteajanjaksoon verrattuna. Ehdotetuiksi neljännen viiteajanjakson tavoitteiksi on asetettu 0,40 minuuttia lentoa kohti, kun taas kolmannen viiteajanjakson aikana kirjattu todellinen suorituskyky vaihteli välillä 0,01–0,15 minuuttia lentoa kohti.

(25) Sen vuoksi komissio katsoo, että Tšekin olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän neljännelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteitaan johdanto-osan 24 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

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

(27) Tšekin neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Tšekin 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)	**CZK 1 315,2**	**CZK 1 425,1**	**CZK 1 426,6**	**CZK 1 425,3**	**CZK 1 393,9**	**CZK 1 383,9**	**CZK 1 336,2**
	53,62 euroa	58,10 euroa	58,16 euroa	58,11 euroa	56,82 euroa	56,42 euroa	54,47 euroa

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

(29) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Tšekin 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.

(30) Komissio panee kuitenkin merkille, että Tšekki on Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seurauksena menettänyt merkittävän osan ylilennoista, joita se on historiallisesti palvellut. Tämä liikenne vähenee edelleen neljännen viiteajanjakson aikana, mikä vaikuttaa merkittävästi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan kustannustehokkuuteen ja heikentää erityisesti Tšekin määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitystä.

(31) Sen vuoksi johdanto-osan 29 kappaleessa tarkoitettua arviointiperustetta varten on tarpeen tutkia, saavuttaisiko Tšekki määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityksen, jos johdanto-osan 30 kappaleessa tarkoitettuja olosuhteita ei olisi.

(32) Tätä varten komissio on laskenut määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen uudelleen ottaen huomioon arvion liikenteen rakenteellisesta vähenemisestä Tšekissä Ukrainan sodan seurauksena reitinaikaisina palveluyksiköinä mitattuna. Uudelleenlaskennan tuloksena Tšekin määritetyn yksikkökustannuksen mukautettu pitkän aikavälin kehitys on −2,3 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on −1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Tšekki täyttää johdanto-osan 29 kappaleessa tarkoitetun arviointiperusteen, kun Ukrainan sodasta johtuva liikenteen merkittävä väheneminen otetaan huomioon.

(33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Tšekin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 58,10 euroa reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 13,6 prosenttia suurempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo eli 51,14 euroa vuoden 2022 hintoina.

(34) Kun jätetään huomiotta Venäjän Ukrainaan kohdistamasta hyökkäyssodasta johtuvien liikenteen muutosten kielteinen vaikutus, on selvää, että Tšekki noudattaa sekä unionin laajuista määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä että unionin laajuista määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitystä. Sen vuoksi komissio katsoo, ettei johdanto-osan 33 kappaleessa tarkoitettu poikkeama keskimääräisen yksikkökustannuksen vuoden 2024 perusarvosta estä Tšekin kustannustehokkuutta koskevia suorituskykytavoitteita olemasta johdonmukaisia unionin laajuisien kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa.

(35) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 27–34 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

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

Reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu

(37) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan suorituskykysuunnitelmaluonnoksesta mainitun täytäntöönpanoasetuksen 11 artiklassa tarkoitettujen kapasiteettitavoitteiden saavuttamista tukevien kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelulla. Tšekin neljännellä viiteajanjaksolla käyttöön ottamat reitinaikaisia ja lähi- ja lähestymisalueen palveluja koskevat kapasiteetin kannustinjärjestelmät antavat aihetta huoleen.

(38) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuihin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on vain 0,75 prosenttia määritetyistä kustannuksista. Suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella komissio katsoo, että Tšekin vahvistamien kapasiteetin kannustinjärjestelmien osalta vahvistamat taloudelliset enimmäishaitat eivät noudata täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohtaa, jossa edellytetään, että tällaisilla kannustinjärjestelmillä on ”olennainen vaikutus riskituloihin”.

(39) Sen vuoksi Tšekin olisi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisen lopullisen suorituskykysuunnitelman hyväksymisen yhteydessä tarkistettava kapasiteetin kannustinjärjestelmiään, jotta kyseisistä kannustinjärjestelmistä aiheutuva taloudellinen enimmäishaitta voidaan vahvistaa 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.

PÄÄTELMÄT

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

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tšekin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

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

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

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

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tšekki	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,54 %**	**2,52 %**	**2,49 %**	**2,45 %**	**2,43 %**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tšekki	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,19**	**0,14**	**0,11**	**0,10**	**0,10**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tšekin lentoreittimaksuvyöhyke	2019 perusarvo	2024 perusarvo	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella	**1 315,2 CZK**	**1 425,1 CZK**	**1 426,6 CZK**	**1 425,3 CZK**	**1 393,9 CZK**	**1 383,9 CZK**	**1 336,2 CZK**
määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	53,62 EUR	58,10 EUR	58,16 EUR	58,11 EUR	56,82 EUR	56,42 EUR	54,47 EUR