PÄÄTÖKSET

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/317 ([2]) säädetään suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja menettelyistä sekä vahvistetaan, että suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän kolmas viiteajanjakso kattaa kalenterivuodet 2020–2024.

(2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien johtanut lentoliikenteen merkittävään vähenemiseen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamien toimenpiteiden vuoksi. Vaikka covid-19-kriisi vaikuttaa edelleenkin voimakkaasti lentoliikenteeseen, alan odotetaan kolmannen viiteajanjakson aikana vähitellen elpyvän. Huomattavaa epävarmuutta liittyy kuitenkin vielä elpymisen tahtiin ja intensiteettiin, jotka riippuvat unionin ja muun maailman terveys- ja taloustilanteen kehittymisestä.

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

(4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen aiheuttamiin vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ([4]) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä.

(5) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan mukaan komissio vahvistaa tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle viimeistään 1 päivänä toukokuuta 2021. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 9 artiklan 4 kohdan mukaan komissio tarkistaa yhdessä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa seuraavat arvot: unionin laajuinen ”määritettyjen kustannusten perusarvo”, unionin laajuinen ”määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo”, varoituskynnykset, joiden ylittyessä jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvien suorituskykytavoitteiden tarkistamista, sekä samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät.

(6) Tässä päätöksessä vahvistettavissa kolmannen viiteajanjakson tarkistetuissa unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa on otettu huomioon suorituskyvyn tarkastuselimeltä, verkon hallinnoijalta, Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolta, jäljempänä ’EASA’, ja kansallisilta valvontaviranomaisilta saadut tiedot.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, p. 1.

([2]) 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).

([3]) 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]) 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).

(7) Tähän päätökseen sisältyvät kolmannen viiteajanjakson tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet perustuvat jäsenvaltioita, Norjaa ja Sveitsiä koskeviin tietoihin.

(8) Tämän päätöksen perustana olevat liikenneoletukset ilmaistaan mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisina tapahtumina ja palveluyksikköinä, jotka perustuvat 4 päivänä marraskuuta 2020 päivättyyn reitinaikaista liikennettä koskevaan Eurocontrolin STATFOR-ennusteeseen. STATFORin terminologian muuttumisen vuoksi keskiskenaariota eli skenaariota 2 pidetään täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 9 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna ”STATFOR-perusennusteena”. Tämä reitinaikainen liikenne-ennuste tarkoittaa 4 455 611:tä IFR-tapahtumaa ja 52 594 913:a reitinaikaista palveluyksikköä vuonna 2020,5 153 494:ää IFR-tapahtumaa ja 57 373 113:a palveluyksikköä vuonna 2021, 7 303 402:ta IFR-tapahtumaa ja 86 656 273:a palveluyksikköä vuonna 2022, 8 326 704:ää IFR-tapahtumaa ja101 925 348:aa palveluyksikköä vuonna 2023 sekä 9 326 147:ää IFR-tapahtumaa ja 116 358 421:tä palveluyksikköä vuonna 2024.

(9) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisessa olisi otettava huomioon taloudelliset ja turvallisuuteen, ympäristöön ja toimintaan liittyvät näkökohdat sekä suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden väliset riippuvuussuhteet tai kompromissit. Kusetannustehokkuuteen ja kapasiteettiin liittyvillä suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla vahvistettavissa suorituskykytavoitteissa olisikin otettava huomioon lisäkapasiteetin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten ja näillä kustannuksilla mahdollisesti aikaansaatavien parannusten välinen suhde. Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon se, ettei ilmaliikenteen hallinnan operatiivisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on minimoida polttoaineen kulutus ja vähentää siten päästöjä, aina voida toteuttaa käytännössä. Tämä johtuu operatiivisista rajoituksista, jotka liittyvät erityisesti ilma-alusten turvalliseen porrastukseen ja käytettävissä olevaan ilmaliikenteen hallintakapasiteettiin. Lisäksi turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen turvallisella tavalla on ensisijainen tavoite ja että turvallisuuden olisi oltava erottamaton osa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toiminnan suunnittelua.

(10) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 sen turvallisuudenhallinnan tehokkuustason osalta, joka lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on määrä saavuttaa kolmannen viiteajanjakson viimeisenä vuonna eli vuonna 2024. Nämä tavoitteet olisi säilytettävä. Covid-19-kriisin aiheuttama lentoliikenteen jyrkkä väheneminen ja siitä aiheutuva lentojen määrän merkittävä lyhyen aikavälin vaihtelu eivät saisi johtaa turvallisuuden heikkenemiseen. Suunniteltuja parannuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuusjohtamiseen olisi jatkettava kolmannen viiteajanjakson aikana.

(11) Kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden tarkistamisen ympäristöön ja kapasiteettiin liittyvillä suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla olisi oltava ennakoivaa ja katettava viiteajanjakson jäljellä oleva osa, kalenterivuosi 2021 mukaan luettuna.

(12) Kalenterivuoden 2020 osalta unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön ja kapasiteettiin liittyvillä suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903. Näitä tavoitteita ei pitäisi tarkistaa eikä niitä pitäisi sisällyttää tähän päätökseen, koska niiden soveltamisaika ja täytäntöönpano ovat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ole mahdollista.

(13) Kun tarkistetaan tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena mitattavia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, olisi otettava huomioon toisella viiteajanjaksolla ja kalenterivuonna 2020 saavutettu suorituskyvyn taso ja ilmaliikenteen hallinnan optimoimiseksi toteutetut toimenpiteet. Covid-19-kriisin vaikutuksiin horisontaalisen lentotehokkuuden osalta olisi kiinnitettävä erityistä huomiota.

(14) Tiedot lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien todellisesta operatiivisesta suorituskyvystä vuonna 2019 osoittavat unionin laajuisesti, että joidenkin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kohtaaman kapasiteettipulan ja lentoreittien laajentamisen välillä on tilastollisesti merkittävä korrelaatio. Tämä korrelaatio merkitsi sitä, että tosiasiallisesti lennettiin pidempiä reittejä niiden kalenterikuukausien aikana, joina ilmeni paljon viivästyksiä ilmaliikennevirtojen säätelyssä (ATFM), kun taas horisontaalinen lennon tehokkuus parani selvästi kalenterikuukausina, joina ATFM-viivästykset olivat vähäisempiä. Sama havainto toistui vuoden 2020 osalta, jolloin horisontaalinen lennon tehottomuus oli 2,51 prosenttia koko vuoden ja 2,13 prosenttia maaliskuun ja joulukuun välisenä aikana covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen.

(15) Covid-19-kriisi ei saisi hidastaa niiden rakenteellisten parannusten toteuttamista ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, joihin on määrä sisältyä erityisesti vapaan reitityksen ilmatilan toteuttamisen loppuun saattaminen. Tämä voi rajat ylittävän vapaan reitityksen toiminnan asteittaiseen käyttöönottoon yhdistettynä johtaa suorempaan reititykseen, ja sen pitäisi vähentää lennettyjen meripeninkulmien määrää ja lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä, mikä puolestaan tukee ilmailun hiili-intensiteetin vähentämistä kestävällä tavalla. Kun otetaan huomioon kolmannen viiteajanjakson aikana odotettavissa olevat alhaisemmat liikennemäärät, joiden pitäisi mahdollistaa lentojen tehokkuuden lisäparannukset, unionin laajuisia suorituskykytavoitteita ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella vuosiksi 2021 ja 2022 olisi tarkistettava ilmaliikenteen hallinnan ympäristötehokkuuteen kohdistuvien vaikutusten vähentämiseksi entisestään. Vuosien 2023 ja 2024 tavoitteet olisi kuitenkin säilytettävä, sillä lentoliikenteen odotetaan elpyvän kolmannen viiteajanjakson loppua kohti ja koska horisontaaliseen lentotehokkuuteen kohdistuu tekijöitä, joihin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat eivät voi vaikuttaa, mukaan lukien ilmatilan käyttäjien lennonsuunnittelu ja operatiiviset päätökset.

(16) Tarkistettaessa lennonvarmistuspalveluista johtuvana keskimääräisenä reitinaikaisena ATFM-viivästyksenä lentoa kohti mitattavia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon toisella viiteajanjaksolla sekä kalenterivuonna 2020 saavutettu suorituskyvyn taso. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä covid-19-kriisin vaikutuksiin reitinaikaisten ATFM-viivästysten osalta.

(17) Kolmatta viiteajanjaksoa edeltäneinä vuosina rakenteelliset kapasiteetti- ja henkilöstökysymykset aiheuttivat useissa jäsenvaltioissa huomattavia ATFM-viivästyksiä, kun liikennemäärät kasvoivat voimakkaasti ja jatkuvasti. Tosiasiallinen ATFM-viivästys lentoa kohti kalenterivuonna 2020 oli 0,35 minuuttia, kun vastaava ATFM-viivästys vuonna 2019 oli 1,67 minuuttia lentoa kohti.

(18) Koska liikenne on vähentynyt merkittävästi, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi pyrittävä pitämään ATFM-viivästykset vuonna 2021 tasolla, joka ei ylitä vuoden 2020 todellista määrää. Kolmannen viiteajanjakson kolmen seuraavan vuoden aikana, jolloin liikenne elpyy asteittain kriisiä edeltäneelle tasolle, unionin laajuisissa kapasiteettitavoitteissa olisi otettava huomioon koko järjestelmän laajuinen optimaalinen keskimääräinen ATFM-viivästys lentoa kohti. Lisäksi on perusteltua odottaa, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat pystyvät tarjoamaan riittävästi kapasiteettia liikennekysyntään vastaamiseksi koko kolmannen viiteajanjakson aikajänteellä ja samalla käsittelemään kapasiteettiin liittyviä rakenteellisia kysymyksiä, jotta voidaan valmistautua kolmannen viiteajanjakson jälkeiseen liikenteen kysynnän kasvuun.

(19) Poiketen täytäntöönpanoasetuksesta (EU) 2019/317, jossa vahvistetaan vuotuiset tavoitearvot, täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 edellytetään, että unionin laajuisten kustannustehokkuustavoitteiden, jotka ilmaistaan prosenttiosuuksina ja joissa otetaan huomioon reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisen keskimääräisen määritetyn yksikkökustannuksen (DUC) vuotuinen muutos, tarkistus toteutetaan kalenterivuosien 2020 ja 2021 osalta yhtenä ajanjaksona.

(20) Unionin laajuisten kustannustehokkuustavoitteiden tarkistuksessa olisi otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja jäsenvaltioiden edellisillä viiteajanjaksoilla saavuttama tosiasiallinen suorituskyky – tosiasialliset kustannukset mukaan lukien – ja viimeisimmät saatavilla olevat tiedot kalenterivuodelta 2020.

(21) Täytäntöönpanopäätökseen (EU) 2019/903 sisältyvät kolmannen viiteajanjakson unionin laajuiset perusarvot vahvistettiin kustannuksia ja liikennettä koskevien arvioiden ja ennusteiden perusteella, koska tosiasiallista tietoa kalenterivuodelta 2019 ei ollut saatavilla. Sen vuoksi kyseisiä perusarvoja olisi tarkistettava, jotta ne vastaisivat tarkasti vuodelta 2019 unionin laajuisesti kirjattuja tosiasiallisia kustannuksia ja palveluyksikköjä.

(22) Täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 vahvistetut kolmatta viiteajanjaksoa koskevat unionin laajuiset kustannustehokkuustavoitteet perustuivat oletukseen liikenteen jatkuvasta kasvusta koko viiteajanjakson ajan, mikä olisi johtanut lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille lisäkapasiteetin toimittamisesta aiheutuvien kustannusten nousuun. Koska näitä liikenneoletuksia on covid-19-kriisin takia tarkistettu merkittävästi alaspäin, määritettyjen kokonaiskustannusten tasoa olisi myös muutettava tämän epäsuotuisan tilanteen vuoksi.

(23) Viimeisimmät arviot kalenterivuoden 2020 toteutuneista kustannuksista osoittavat unionin tasolla 1 prosentin laskua vuoden 2019 tasosta, kun palveluyksikköjen vuotuinen vähennys on 58 prosenttia. On ymmärrettävää, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat eivät pysty täysin mukauttamaan kustannusperusteitaan liikenteen ennennäkemättömään vähenemiseen, mikä johtuu kiinteiden kustannusten suuresta osuudesta ja velvollisuudesta ylläpitää jatkuvasti palvelujen saatavuutta.

(24) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi kuitenkin toteutettava oikeasuhteisia toimenpiteitä parantaakseen kustannustehokkuuttaan kolmannella viiteajanjaksolla sekä hyödynnettävä kaikkia synergiaetuja ja tehokkuushyötyjä, joita on saatavilla rajatylittävän yhteistyön ja rakenneuudistusaloitteiden avulla. Ensisijaisesti olisi pyrittävä rakenteellisiin muutoksiin, mukaan lukien ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmaan sisältyvien uusien teknologisten ratkaisujen tarjoamat tehokkuusedut sekä ylimääräisen viestintä-, suunnistus- ja valvontainfrastruktuurin järkeistäminen. Lisäsäästöjen pitäisi olla mahdollista ylityökustannuksissa, joiden odotetaan pysyvän hyvin vähäisinä kolmannella viiteajanjaksolla.

(25) Komission saamat kolmannen viiteajanjakson ennakoivat kustannusarviot osoittavat, että kolmannen viiteajanjakson kumulatiiviset kustannukset ylittäisivät toisen viiteajanjakson tosiasialliset kustannukset kahdeksalla prosentilla. On huomattava, että ennakoivat tiedot ovat aiemmin osoittaneet, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta tosiasiallisesti aiheutuneita kustannuksia on yliarvioitu. Toisen viiteajanjakson osalta kustannukset arvioitiin keskimäärin kahdeksan prosenttia liian suuriksi. Voidaan olettaa, että kolmannen viiteajanjakson ennakoiviin kustannustietoihin sisältyy samanlainen marginaali eikä niissä oteta vielä huomioon mahdollisuuksia lisätä kustannustehokkuutta.

(26) Sen vuoksi on aiheellista edellyttää, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat mukauttavat kustannusperusteitaan riittävästi vastauksena kolmannen viiteajanjakson vähentyneeseen liikennekysyntään, minkä vuoksi kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisten kustannustehokkuustavoitteiden olisi perustuttava oletukseen siitä, että unionin laajuiset määritetyt kustannukset yhdistettyinä vuosina 2020 ja 2021 eivät ylitä 97:ää prosenttia kalenterivuodelle 2019 kirjatuista unionin laajuisista tosiasiallisista kustannuksista ja että vuoden 2022 osalta unionin laajuiset määritetyt kustannukset eivät ylitä 94:ää prosenttia, vuoden 2023 osalta 96:ta prosenttia ja vuoden 2024 osalta 97:ää prosenttia kalenterivuodelle 2019 kirjatuista unionin laajuisista tosiasiallisista kustannuksista.

(27) Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän analyysin perusteella tämän unionin laajuisten määritettyjen kustannusten tason pitäisi mahdollistaa se, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat tarjota tarvittavan kapasiteetin kolmannen viiteajanjakson aikana ja toteuttaa toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tulevan liikenteen kasvun huomioon ottamiseksi, mukaan lukien asianmukaisten resurssien varmistaminen, lennonjohtajien koulutus sekä investoinnit nykyaikaiseen teknologiaan. Täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/317 sallitaan myös mahdolliset poikkeamat unionin laajuisista kustannustehokkuuden suorituskykytavoitteista, jos poikkeamat todetaan perustelluiksi sellaisten rakenneuudistustoimenpiteiden vuoksi, jotka tuottavat ilmatilan käyttäjille nettohyötyä viimeistään seuraavalla viiteajanjaksolla. Sen vuoksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi voitava reagoida covid-19-kriisistä johtuviin olosuhteisiin ja samalla kehittää valmiuksia vastata tulevaan liikennekysyntään ja käsitellä operatiiviseen suorituskykyyn vaikuttavia rakenteellisia ongelmia.

(28) Kolmannen viiteajanjakson varoituskynnykset, joiden ylittyessä jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiinsa sisältyvien suorituskykytavoitteiden tarkistamista, olisi säilytettävä täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 vahvistetuilla tasoilla. Näitä varoituskynnyksiä pidetään riittävinä, koska niissä otetaan huomioon kohtuullinen marraskuussa 2020 julkaistun STATFOR-perusliikenne-ennusteen (”skenaario 2”) vaihtelu, ja ne tarjoavat jäsenvaltioille mahdollisuuden pyytää omien paikallisten suorituskykysuunnitelmiensa tarkistamista siinä tapauksessa, että todellinen liikenne kehittyisi pikemminkin STATFORin korkean ennusteen (”skenaario 1”) tai STATFORin matalan ennusteen (”skenaario 3”) mukaisesti.

(29) Täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2019/903 7 artiklan a alakohdassa määriteltyjä samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmiä käytetään suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnissa ja erityisesti asianomaisten maksuvyöhykkeiden DUC-perusarvojen vertaamisessa. On selvää, että nämä ryhmät kuvastavat tilannetta ennen kolmannen viiteajanjakson alkua, joten kyseisten ryhmien kokoonpano, sellaisena kuin se on vahvistettu täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, olisi säilytettävä.

(30) Täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903 olisi kumottava.

(31) Yhtenäisen ilmatilan komitea ei ole antanut lausuntoa. Täytäntöönpanosäädös katsottiin tarpeelliseksi, ja puheenjohtaja toimitti täytäntöönpanosäädöksen luonnoksen muutoksenhakukomitealle jatkokäsittelyä varten. Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat muutoksenhakukomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka on asetettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 1.1 kohdassa määritellylle keskeiselle suorituskykyindikaattorille ja jotka ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen sertifioitujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on määrä saavuttaa vuoden 2024 loppuun mennessä, vahvistetaan seuraavien turvallisuudenhallinnan tehokkuustasojen mukaisesti:

a) vähintään taso C turvallisuuden hallintaa koskevissa tavoitteissa ”turvallisuuskulttuuri”, ”turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet”, ”turvallisuuden varmistaminen” ja ”turvallisuuden edistäminen”;

b) vähintään taso D turvallisuuden hallintaa koskevassa tavoitteessa ”turvallisuusriskien hallinta”.

2 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka on asetettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 2.1 kohdassa määritellylle keskeiselle suorituskykyindikaattorille, ilmaistaan tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena, mitataan keskimäärin lennettynä ylimääräisenä etäisyytenä isoympyräetäisyyteen verrattuna ja ne saavat olla prosenttimääräisesti enintään seuraavat: 2,37 prosenttia vuonna 2021, 2,37 prosenttia vuonna 2022, 2,40 prosenttia vuonna 2023 ja 2,40 prosenttia vuonna 2024.

3 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka on asetettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 3.1 kohdassa määritellylle keskeiselle suorituskykyindikaattorille, ovat seuraavat: lennonvarmistuspalveluista johtuva keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys enintään 0,35 minuuttia lentoa kohti vuonna 2021, 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2022, 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2023 ja 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2024.

4 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

1. Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka on asetettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 4.1 kohdassa määritellylle keskeiselle suorituskykyindikaattorille ja joihin sovelletaan kalenterivuosien 2020 ja 2021 osalta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 4 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa, ovat reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisen keskimääräisen DUC-arvon vuotuinen muutos seuraavasti:

a) yhdistettyjen kalenterivuosien 2020 ja 2021 osalta, joille lasketaan yksi keskimääräinen DUC-arvo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti: 3 kohdassa vahvistetun DUC-arvon osalta +120,1 prosentin muutos unionin laajuisesta DUC-perusarvosta;

b) kalenterivuoden 2022 osalta: yhdistettyjen kalenterivuosien 2020 ja 2021 osalta -38,5 prosentin muutos niille täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti lasketusta yhdestä unionin laajuisesta DUC-arvosta;

c) kalenterivuoden 2023 osalta: -13,2 prosentin muutos kalenterivuoden 2022 unionin laajuisesta keskimääräisestä DUC-arvosta;

d) kalenterivuoden 2024 osalta: -11,5 prosentin muutos kalenterivuoden 2023 unionin laajuisesta keskimääräisestä DUC-arvosta.

2. Määritettyjen kustannusten unionin laajuiseksi perusarvoksi vahvistetaan 6 265 631 152 euroa vuonna 2017.

3. Unionin laajuiseksi DUC-perusarvoksi vahvistetaan 50,23 euroa vuonna 2017.

5 artikla

Varoituskynnykset

1. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskykytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos

a) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskykysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia IFR-tapahtumista;

b) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskykysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia palveluyksiköistä.

2. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskykytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([5]) 9 artiklan 4 kohdan a alakohdan ja 9 artiklan 8 kohdan mukaisten verkon operaatiosuunnitelman kausipäivitysten tuloksena saatavat viitearvot poikkeavat suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvoista vähintään

a) 0,05 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jos suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvona on alle 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys; tai

b) 0,04 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jota lisätään viidellä prosentilla suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvosta, jos viitearvo on alimmillaan 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys.

6 artikla

Vertailuryhmät

Samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät suorituskykytavoitteiden arvioimiseksi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ovat seuraavat:

a) Ryhmä A: Saksan, Ranskan, Espanjan ja Italian lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

b) Ryhmä B: Norjan, Ruotsin, Tanskan, Suomen ja Irlannin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

c) Ryhmä C: Tšekin, Kroatian, Slovenian, Unkarin, Slovakian, Bulgarian, Puolan, Romanian ja Portugalin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

d) Ryhmä D: Kyproksen, Maltan, Viron, Latvian, Liettuan ja Kreikan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

e) Ryhmä E: Itävallan, Sveitsin, Belgia-Luxemburgin ja Alankomaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat.

7 artikla

Kumoaminen

Kumotaan komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903.

8 artikla

Voimaantulo

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 2 päivänä kesäkuuta 2021.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

([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).