KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/771,

annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,

Viron Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viitejaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2292)

(Ainoastaan vironkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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 c alakohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([2]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan mukaan on perustettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä. Lisäksi jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan mukaan laadittava sitovat suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava johdonmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komission tehtävänä on arvioida, ovatko jäsenvaltioiden laatimiin suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettuja arviointiperusteita.

(2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikennealaan ja johtanut lentoliikenteen merkittävään vähenemiseen pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamien toimenpiteiden vuoksi.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 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) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin alun perin komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 ([3]). Koska nämä unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ja jäsenvaltioiden myöhemmin hyväksymät suorituskykysuunnitelmien luonnokset kolmannelle viiteajanjaksolle laadittiin ennen covid-19-pandemiaa, niissä ei voitu ottaa huomioon pandemiasta aiheutuvia lentoliikenteen olosuhteiden merkittäviä muutoksia.

(4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen aiheuttamien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ([4]) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Komissio hyväksyi 2 päivänä kesäkuuta 2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan nojalla täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 ([5]), jossa vahvistetaan tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle.

(5) Komissio toteaa, että Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) lokakuun 2021 perusliikenne-ennusteen mukaan unionin laajuinen lentoliikenne saavuttaa pandemiaa edeltäneet tasonsa vuoden 2023 aikana ja ylittää nämä tasot vuonna 2024. Liikenteen elpymiseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen suurta covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehitykseen liittyvien riskien vuoksi. Komissio toteaa myös, että liikenteen odotetaan jäsenvaltioissa elpyvän eri tahdissa.

(6) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, jotka sisältävät kolmannen viiteajanjakson tarkistetut paikalliset suorituskykytavoitteet ja jotka toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Tarkistettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset viimeistään 17 päivänä marraskuuta 2021. Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Viron toimittamaan päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen.

(7) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää tarkastuselimen lausunnon kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnista.

(8) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut Viron ehdottamien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden käyttäen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettuja arviointiperusteita ja paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Komissio on täydentänyt arviointia kunkin suorituskyvyn keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta tarkastelemalla suorituskykysuunnitelmaluonnoksia uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

KOMISSION ARVIOINTI

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(9) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut Viron esittämien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistettua perustetta. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa vahvistettujen seikkojen osalta.

([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).

([5]) 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).

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

Viro	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A-D**				
Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
EANS	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	D	D	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	**C**

(11) Komissio toteaa, että Viron maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (EANS) ehdottamat turvallisuustavoiteluonnokset ovat samat kuin unionin laajuiset turvallisuustavoitteet kunakin kalenterivuonna 2021–2024.

(12) Komissio toteaa, että Viron toimittamassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään EANS:lle paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä toimenpiteitä, joihin sisältyy kansallisen turvallisuusohjelman mukaisia toimia, osallistuminen Eurocontrolin/CANSOn tutkimukseen ”Standard of Excellence Safety Maturity Study” ja EANS:n turvallisuusstrategian osana toteutettavia lisätoimia.

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan (11) ja (12) kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 vahvistetut unionin laajuiset turvallisuuteen liittyvät suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa kolmannen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2024 mennessä, Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Viron esittämien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistettua perustetta. Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa vahvistettuihin horisontaalisen lennon reitinaikaisen tehokkuuden viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(15) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten ympäristöön liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(16) Viron ehdottamat suorituskykytavoiteluonnokset ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot kolmannelle viiteajanjaksolle ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Viron luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Viron viitearvot	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

(17) Komissio toteaa, että Viron ehdottamat ympäristötavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.

(18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Viro on paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä, joihin kuuluu suorituskykyyn perustuvaan navigointiin siirtymistä koskeva suunnitelma sekä jatkuva rajatylittävä yhteistyö Suomen kanssa FINEST-hankkeen puitteissa.

(19) Lisäksi komissio toteaa, että Viro on jo ottanut käyttöön vapaan reitityksen ilmatilan (FRA) lentopintojen 95 ja 660 välillä.

(20) Johdanto-osan (17)–(19) kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(21) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Viron esittämien, lennonvarmistuspalveluista johtuvaa keskimääräistä reitinaikaista ATFM-viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistettua perustetta. Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisia toimenpiteitä.

(22) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten kapasiteettiin liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(23) Viron kolmannelle viitejaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, sekä vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos Viron reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Viron viitearvot	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Komissio toteaa, että Viron ehdottamat kapasiteettitavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.

(25) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Viro on reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä, joihin kuuluu erityisesti rajatylittävän yhteistyön jatkaminen Suomen kanssa FINEST-hankkeen puitteissa, mikä mahdollistaa dynaamisen rajatylittävän sektorijaon.

(26) Johdanto-osan (24) ja (25) kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

(27) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaiseen asetuksen soveltamisalaan, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kapasiteettitavoiteluonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten ei havaittu antavan aihetta huoleen Viron osalta.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(28) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Viron esittämien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta (DUC) koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettuja perusteita. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys kolmannella viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys toisella ja kolmannella viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(29) Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet. Arviointia täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kyseisten tavoitteiden taustalla olevia keskeisiä tekijöitä ja parametreja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan mukaisesti.

(30) Viron kolmannelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset ovat seuraavat:

Viron lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**25,16 euroa**	**32,13 euroa**	**60,19 euroa**	**34,80 euroa**	**30,57 euroa**	**29,97 euroa**

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Viron reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on -1,7 prosenttia kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on parempi kuin unionin laajuinen +1,0 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(32) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Viron reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on +2,0 prosenttia toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen -1,3 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Viron määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on 32,13 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina, mikä on 19,8 prosenttia korkeampi kuin vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo 26,81 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina. Viron määritetty yksikkökustannus on kuitenkin vertailujaksolla vertailuryhmää parempi ja saavuttaa vuonna 2024 tason, joka on 3,0 prosenttia pienempi kuin vertailuryhmän keskiarvo.

(34) Komissio on lisäksi tutkinut, voitaisiinko johdanto-osan (32) ja (33) kappaleessa esitettyjä poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti edellyttäen, että havaittu poikkeaminen unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä johtuu yksinomaan ylimääräisistä määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistustoimenpiteisiin.

(35) Komissio ei ole täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa määritellyn perusteen osalta havainnut suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa tietoja, joiden perusteella poikkeaminen johdanto-osan (32) kappaleessa tarkoitetusta unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä johtuisi yksinomaan ylimääräisistä määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa määritelty peruste ei siten täyty Viron osalta.

(36) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta Viro on ilmoittanut suorituskykysuunnitelmaluonnoksessaan rakenneuudistuskustannuksina kustannukset, jotka liittyvät Viron ja Suomen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kahdenvälisenä yhteistyönä toteutettuun FINEST-hankkeeseen, jonka tarkoituksena on toteuttaa dynaamiset rajatylittävät ilmaliikennepalvelut. Komissio toteaa, että FINEST-hankkeella pyritään luomaan rajaton vapaa reittiympäristö Viron ja Suomen ilmatilassa, mahdollistamaan ilmatilan dynaaminen rajatylittävä sektorijako ja luomaan synergioita resurssien yhteisen käytön ja suunnittelun avulla. FINEST-hankkeessa on jo toteutettu monenlaisia valmistelutoimia, ja tavoitteena on aloittaa rajatylittävien palvelujen tarjoaminen vuoden 2022 loppuun mennessä.

(37) Viro ilmoittaa, että FINEST-hankkeesta aiheutuu kustannuksia, jotka liittyvät henkilöstöön, koulutustoimintaan, hankkeen toteuttamiseen liittyviin matkoihin sekä uusiin ohjelmistoihin ja järjestelmiin. Viro korostaa, että ilmaliikenteen hallintajärjestelmän laitteistoihin ja ohjelmistoihin kolmannen viiteajanjakson aikana tehtävät investoinnit ovat ennakkoedellytys FINEST-yhteistyölle, koska hankkeeseen kuuluu yhtenäisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän käyttöönotto Virossa ja Suomessa.

(38) Komissio myöntää, että FINEST-hankkeen odotetaan tuottavan huomattavia etuja palvelujen joustavuuden, tehokkuuden ja laadun osalta ja minimoivan samalla ilmaliikennevirtojen säätelystä johtuvat viivästykset. Viro on määrittänyt tästä saatavat taloudelliset hyödyt osana kustannus-hyötyanalyysia, jonka perusteella Viro arvioi, että ilmatilan käyttäjille koituva taloudellinen nettohyöty toteutuu, kun liikenne elpyy pandemiaa edeltäneelle tasolle.

(39) Suorituskyvyn tarkastuselimen Viron FINEST-hankkeesta ilmoittamista toimenpiteistä tekemän yksityiskohtaisen analyysin perusteella komissio katsoo, että asiaan liittyviä kustannuksia voidaan pitää täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettuina rakenneuudistuskustannuksina, koska hanke tuottaa liiketoimintamallin ja menettelyt rajatylittävältä pohjalta tapahtuvaa lennonvarmistuspalvelujen yhteistä tarjoamista varten. Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella komissio on lisäksi todennut, että poikkeamisen johdanto-osan (32) kappaleessa tarkoitetusta unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä voidaan katsoa johtuvan rakenneuudistuskustannuksista, jotka Viro on ilmoittanut FINEST-hankkeen osalta.

(40) Johdanto-osan (36)–(39) kappaleessa esitettyjen huomioiden perusteella komissio katsoo, että 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa esitetty peruste täyttyy Viron osalta.

(41) Johdanto-osan (28)–(40) kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

(42) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaiseen asetuksen soveltamisalaan, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten ei havaittu antavan aihetta huoleen Viron osalta.

Komission arviota kapasiteettitavoiteluonnoksista täydentävä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu

(43) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan kapasiteettitavoiteluonnoksista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien luonnosten uudelleentarkastelulla. Komissio on tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetyt aineelliset vaatimukset. Viron suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvissä kannustinjärjestelmien luonnoksissa havaittiin aihetta huoleen.

(44) Komissio toteaa, että sekä Viron suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuun reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään että lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,0 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(45) Komissiolla on näiden kannustinjärjestelmien osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella vakavia epäilyjä siitä, onko ehdotetulla taloudellisella enimmäishaitalla, joka on 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, mitään olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

(46) Sen vuoksi Viron olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisen hyväksymisen yhteydessä tarkistettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä kannustinjärjestelmiään siten, että niistä aiheutuvat taloudelliset enimmäishaitat vahvistetaan tasolle, jolla on olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, minkä komission näkemyksen mukaan olisi johdettava siihen, että taloudellinen haitta on vähintään 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

PÄÄTELMÄT

(47) Komissio on todennut johdanto-osan (10)–(46) kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Viron toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet ovat johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(48) Komissio toteaa, että jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikovansa sisällyttää miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyvät kustannuserät kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvien seikkojen perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaiset määritetyt kustannukset kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa, ja jos tällaiset kustannukset on otettu mukaan, missä määrin ne ovat aiheutuneet lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen yhteydessä ja ne voitaisiin siten ottaa huomioon suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä ja maksujärjestelmässä. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille tietopyynnön asiaa koskevien tietojen keräämiseksi ja tarkastelevat edelleen miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyviä ilmoitettuja kustannuksia yksikköhintojen vaatimustenmukaisuuden todentamisen yhteydessä. Tämä päätös ei rajoita miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskevia komission havaintoja ja päätelmiä.

(49) Vastauksena Venäjän Ukrainaan kohdistamaan sotilaalliseen hyökkäykseen, joka alkoi 24 päivänä helmikuuta 2022, unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia sekä Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia ja muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisten luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden, yhteisöjen tai elinten omistuksessa tai vuokraamia tai muulla tavoin näiden määräysvallassa, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä ja lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet vähentävät lentoliikennettä unionin alueen yläpuolisessa ilmatilassa. Unionin laajuisen vaikutuksen ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa lentoliikenteen vähenemiseen, joka aiheutui covid-19-pandemian puhkeamisesta maaliskuussa 2020. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa koskevat nykyiset toimenpiteet ja prosessit kolmannella viiteajanjaksolla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suorituskykytavoitteet, jotka Viro on esittänyt asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Viron tasavallalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen

LIITE

Viron asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viitejaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Turvallisuudenhallinnan tehokkuus

Viro	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A-D**				
Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
EANS	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	D	D	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	**C**

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tosiasiallisen lentoradan mukainen keskimääräinen horisontaalinen lennon tehokkuus reitillä

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Viron luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**	**1,22 %**
Viron viitearvot	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys minuutteina lentoa kohti

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos Viron reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Viron viitearvot	0,01	0,03	0,03	0,03

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Viron lentoreittimaksuvyöhyke	**2014 perusarvo**	**2019 perusarvo**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**25,16 euroa**	**32,13 euroa**	**60,19 euroa**	**34,80 euroa**	**30,57 euroa**	**29,97 euroa**