KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/765,

annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,

Suomen 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) 2285)

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(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.

(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.

([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]) 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 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 Suomen 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 Suomen 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 Suomen 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.

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

([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).

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

(11) Komissio on todennut, että Suomen maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (ANS Finland) ehdottamien turvallisuustavoiteluonnosten mukaan unionin laajuinen suorituskykytavoitetaso on tarkoitus saavuttaa vuonna 2024 turvallisuusriskien hallintaa koskevan tavoitteen osalta, kun taas muiden turvallisuudenhallintaa koskevien tavoitteiden osalta paikalliset suorituskykytavoitteet täyttävät unionin laajuisen suorituskykytavoitetason kunakin kalenterivuonna 2021–2024.

(12) Komissio toteaa, että Suomen toimittamassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään ANS Finlandille paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä toimenpiteitä, kuten komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 ([6]) mukaisten toimenpiteiden täytäntöönpanon jatkaminen, turvallisuuspäälliköiden suorittama turvallisuustasotavoitteiden jatkuva valvonta, ilmatilan ja resurssien hallinnan optimoivien järjestelmäinvestointien käyttöönotto turvallisuuden parantamiseksi sekä rajatylittävien palvelujen dynaamisen ja kustannustehokkaan tarjonnan tehostamiseksi.

(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, Suomen 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 Suomen 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. Suomen 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 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisia toimenpiteitä.

(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.

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) Suomen 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
Suomen luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Suomen viitearvot	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) Komissio toteaa, että Suomen 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 Suomi on paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä, joihin kuuluu vapaan reitityksen ilmatilan (FRA) jatkuva toteuttaminen lentopintojen 095 ja 660 välillä. Lisäksi komissio toteaa, että Suomi on jo mukana North European Free Route Airspace -aloitteessa (NEFRA) yhdessä koillisen toiminnallisen ilmatilan lohkon (NE FAB) jäsenvaltioiden sekä Tanskan ja Ruotsin toiminnallisen ilmatila lohkon (DK-SE FAB) kanssa.

(19) Johdanto-osan 17 ja 18 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Suomen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(20) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Suomen 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. Suomen 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.

(21) 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.

(22) Suomen 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 Suomen reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Suomen viitearvot	0,03	0,05	0,05	0,05

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

(24) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Suomi on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa useita toimenpiteitä paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat muun muassa datalink-yhteyden käyttöönotto lentopinnalla 195 ja sen yläpuolella, WAM-paikannus sekä rajatylittävä dynaaminen sektorijako FINEST-ohjelmassa, joka on Suomen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan (ANS Finland) ja Viron lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan (EANS) välinen rajatylittävä aloite, jonka tarkoituksena on mahdollistaa dynaamisesti hoidettavat lennonjohtopalvelut Helsingin ja Tallinnan aluelennonjohtokeskusten välillä. Lisäksi komissio toteaa, että Suomi suunnittelee ottavansa kolmannella viiteajanjaksolla käyttöön useita ilmaliikenteen hallintajärjestelmän parannuksia, joihin kuuluvat yhteinen lentotietojen käsittelyjärjestelmä Viron kanssa rajatylittävän yhteistyön lisäämiseksi sekä puheviestintäjärjestelmän (VCS) päivittäminen.

(25) Komissio toteaa myös, että Suomi aikoo lisätä kokoaikaisten lennonjohtajien määrää jonkin verran vuodesta 2022 alkaen ja ottaa käyttöön lennonjohtajien yhteisen työvuorojärjestelyn ja suunnittelun Viron kanssa.

(26) Johdanto-osan 23–25 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Suomen 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 Suomen osalta.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(28) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Suomen 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) Suomen kolmannelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset ovat seuraavat:

Suomen lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**55,87 euroa**	**40,70 euroa**	**81,42 euroa**	**48,63 euroa**	**41,43 euroa**	**40,22 euroa**

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Suomen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on −0,3 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 Suomen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on −3,6 prosenttia toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on parempi 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 Suomen määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on 40,70 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina, mikä on 17,4 prosenttia vähemmän kuin vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo 49,28 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Suomen määritetty reitinaikainen yksikkökustannus jää alle vertailuryhmän keskiarvon koko kolmannen viiteajanjakson ajan niin, että vuonna 2024 ero on −13,6 prosenttia.

(34) Johdanto-osan 31–33 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Suomen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

(35) 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 Suomen osalta.

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

(36) 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. Suomen suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvissä kannustinjärjestelmien luonnoksissa havaittiin aihetta huoleen.

(37) Komissio toteaa, että Suomen suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuun reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,0 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(38) Komissio toteaa, että Suomen suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuun lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,25 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,0 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(39) Komissiolla on näiden kannustinjärjestelmien osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella vakavia epäilyjä siitä, onko ehdotetuilla taloudellisilla enimmäishaitoilla, jotka ovat 0,50 prosenttia ja 0,25 prosenttia määritetyistä kustannuksista, mitään olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

(40) Sen vuoksi Suomen 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

(41) Komissio on todennut johdanto-osan 10–40 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Suomen toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet ovat johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(42) 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.

(43) 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 Suomi 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 Suomen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen

LIITE

Suorituskykytavoitteet, jotka sisältyvät Suomen asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen ja joiden on todettu olevan johdonmukaisia kolmannelle viitejaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Turvallisuudenhallinnan tehokkuus

Suomi	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**				
Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finland	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	C	C	C	**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 reitinaikainen lennon tehokkuus

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Suomen luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Suomen viitearvot	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys minuutteina lentoa kohti

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos Suomen reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Suomen viitearvot	0,03	0,05	0,05	0,05

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Suomen lentoreittimaksuvyöhyke	**2014 perusarvo**	**2019 perusarvo**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	**55,87 euroa**	**40,70 euroa**	**81,42 euroa**	**48,63 euroa**	**41,43 euroa**	**40,22 euroa**