KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/765

av den 13 april 2022

om överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Finland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

(delgivet med nr C(2022) 2285)

(Endast de finska och svenska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (*ramförordningen*) ([1]), särskilt artikel 11.3 c första stycket,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

(1) Enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Dessutom ska medlemsstaterna enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden. Kommissionen ansvarar för att bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner som utarbetas av medlemsstaterna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, med hjälp av de bedömningskriterier som anges i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(2) Covid-19-pandemins utbrott har sedan första kvartalet 2020 i betydande grad påverkat luftfartssektorn, med avsevärt minskade flygtrafikvolymer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.

(3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ([4]) undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I enlighet med artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 antog kommissionen den 2 juni 2021 genomförandebeslut (EU) 2021/891 ([5]) om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.

(5) Kommissionen noterar att Statfors bastrafikprognos från oktober 2021 förutspår att flygtrafiken på unionsnivå under 2023 kommer att nå samma nivåer som före pandemin, och under 2024 överstiga dessa nivåer. Osäkerheten om trafikutvecklingen är dock fortfarande särskilt hög på grund av de risker som hänger samman med hur den epidemiologiska covid-19-situationen utvecklas. Kommissionen noterar också att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.

(6) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2021. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 17 november 2021. Kommissionens bedömning som ingår i detta beslut grundar sig på det uppdaterade utkast till prestationsplan som Finland lämnat in.

(7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkasten till prestationsplaner för den tredje referensperioden.

(8) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmål som föreslagits av Finland på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har bedömt varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska utkasten till prestationsplaner med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

(9) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som Finland har lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens ändamålsenlighet för nationella leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla säkerhetsmålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(10) Det utkast till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Finland har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, innefattar följande:

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

Finland	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finland	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	C	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

(11) När det gäller det utkast till säkerhetsmål som Finland föreslagit för leverantören av flygtrafiktjänster, ANS Finland, har kommissionen konstaterat att nivån för det unionstäckande prestationsmålet enligt plan ska uppnås 2024 i fråga om målet för hantering av säkerhetsrisker, medan de lokala prestationsmålen i fråga om övriga mål för säkerhetsledningen ska uppnå nivån för det unionstäckande prestationsmålet för varje kalenderår 2021–2024.

(12) Kommissionen noterar att det utkast till prestationsplan som Finland lämnat in innehåller åtgärder för att ANS Finland ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, t.ex. fortsatt genomförande av åtgärder som överensstämmer med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 ([6]), säkerhetsledningens kontinuerliga övervakning av prestationsmålen för säkerhet samt investeringar i system som optimerar luftrums- och resurshanteringen för att förbättra säkerheten och ett dynamiskt och kostnadseffektivt tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster.

(13) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (11) och (12), och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör bedömningen av utkasten till mål i Finlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

(14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Finland lämnat in avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Finlands utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(15) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) De utkast till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Finland och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, lyder som följer:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Finlands miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referensvärden för Finland	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

(17) Kommissionen konstaterar att de utkast till miljömål som föreslås av Finland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.

(18) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Finland i utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilket innefattar ett fortlöpande genomförande av luftrum med fria flygvägar (FRA, *Free Route Airspace*) mellan flygnivå 095 och flygnivå 660. Kommissionen noterar vidare att Finland redan är en del av det nordeuropeiska initiativet för luftrum med fria flygvägar (NEFRA, *North European Free Route Airspace*) mellan medlemsstaterna i det nordöstra funktionella luftrumsblocket (NE FAB, *North East FAB*) och det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket (DK-SE FAB).

(19) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (17) och (18) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Finlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

(20) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Finland lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i Finlands utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(21) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891 eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed hade blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

(22) De utkast till kapacitetsmål underväg som föreslås av Finland för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, lyder som följer:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Finlands kapacitetsmål underväg, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referensvärden för Finland	0,03	0,05	0,05	0,05

(23) Kommissionen konstaterar att de utkast till kapacitetsmål som föreslås av Finland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.

(24) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Finland i utkastet till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål underväg. Dessa åtgärder omfattar införande av datalänk, från flygnivå 195 och uppåt, långdistansmultilateration (WAM, *Wide Area Multilateration*) samt gränsöverskridande dynamisk sektorsindelning inom ramen för FINEST, ett gränsöverskridande initiativ mellan leverantörerna av flygtrafiktjänster i Finland (ANS Finland) och Estland (EANS) i syfte att möjliggöra dynamiskt styrda flygkontrolltjänster mellan Helsingfors och Tallinns områdeskontrollcentraler. Kommissionen konstaterar vidare att Finland planerar att införa flera uppgraderingar av systemet för flygledningstjänst under den tredje referensperioden, bland annat ett gemensamt system för behandling av flygdata för att öka det gränsöverskridande samarbetet med Estland och en uppgradering av systemet för röstkommunikation.

(25) Kommissionen konstaterar också att Finland planerar att öka antalet flygledare (heltidsekvivalenter) något från och med 2022 och att införa gemensamma tjänstgöringsscheman och gemensam planering för flygledare tillsammans med Estland.

(26) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (23)–(25) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Finlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

(27) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kapacitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig inte väcka något tvivel avseende Finland.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(28) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som Finland har lämnat in avseende fastställda enhetskostnader (*DUC, Determined Unit Cost*) för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under andra och tredje referensperioderna (2015–2024) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

(29) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de viktigaste faktorerna och parametrarna som ligger till grund för dessa mål i enlighet med punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(30) Finland har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Finlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2014**	**Utgångs-värde för 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**

(31) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Finlands trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,3 % under den tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(32) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Finlands långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 3,6 % under den andra och tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(33) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Finlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 40,70 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (*EUR2017*), är 17,4 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 49,28 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att den fastställda enhetskostnaden underväg för Finland ligger kvar under genomsnittet för den jämförbara gruppen under hela den tredje referensperioden, med en konstaterad skillnad på –13,6 % för 2024.

(34) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (31)–(33) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Finlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(35) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kostnadseffektivitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig inte väcka något tvivel avseende Finland.

Granskning av de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 som komplement till kommissionens bedömning av utkasten till kapacitetsmål

(36) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen i samband med bedömningen av utkast till kapacitetsmål kompletterat sin bedömning med en granskning av de utkast till incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om utkasten till incitamentssystem uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Utkastet till incitamentssystem i Finlands utkast till prestationsplan visade sig väcka tvivel.

(37) Kommissionen konstaterar att det incitamentssystem för undervägskapacitet som föreslås i Finlands utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,0 % av de fastställda kostnaderna.

(38) Kommissionen konstaterar att det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås i Finlands utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,25 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,0 % av de fastställda kostnaderna.

(39) När det gäller dessa incitamentssystem tvivlar kommissionen på grundval av den expertrådgivning som har lämnats av organet för prestationsgranskning starkt på att de föreslagna maximala ekonomiska nackdelarna, som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna underväg och 0,25 % av de fastställda terminalkostnaderna, skulle ge någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(40) Finland bör därför, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, revidera sina incitamentssystem för att uppnå målen för undervägs- och terminalkapacitet, så att de maximala ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket uttryckligen krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som enligt kommissionens åsikt bör leda till en maximal ekonomisk nackdel som är minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

SLUTSATSER

(41) På grundval av den bedömning som anges i skälen (10)–(40) har kommissionen konstaterat att prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som Finland lämnat in överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

(42) Kommissionen noterar att vissa medlemsstater har meddelat sin avsikt att inkludera kostnadsposter för detektering av drönare vid flygplatser i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden. Det har inte varit möjligt att på grundval av uppgifterna i utkasten till prestationsplaner exakt fastställa i vilken utsträckning medlemsstaterna har inkluderat sådana fastställda kostnader i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden och, om sådana kostnader har inkluderats, i vilken utsträckning de uppkommer i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och därmed kan anses omfattas av prestations- och avgiftssystemet. Kommissionens avdelningar har skickat en särskild begäran om information till alla medlemsstater för att samla in relevant information och kommer att ytterligare undersöka de rapporterade kostnaderna för detektering av drönare vid flygplatser i samband med kontroll av överensstämmelse med enhetsavgifter. Detta beslut påverkar inte kommissionens påpekanden och slutsatser när det gäller kostnader för detektering av drönare.

(43) Som svar på Rysslands militära aggression mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen antagit restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, från att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa åtgärder leder till minskad flygtrafik i luftrummet över unionens territorium. Effekterna på unionsnivå torde dock inte vara jämförbara med den minskning av flygtrafiken som följde av covid-19-pandemins utbrott i mars 2020. Det är därför lämpligt att behålla de befintliga åtgärderna och processerna för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet under den tredje referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Finland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta genomförandebeslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Finland.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Finlands utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden.

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET

Säkerhetsledningens effektivitet

Finland	**Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D**				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ANS Finland	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	C	C	C	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Finlands miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Referensvärden för Finland	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Finlands kapacitetsmål underväg, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Referensvärden för Finland	0,03	0,05	0,05	0,05

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Finlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2014**	**Utgångsvärde för 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**