Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1055

28.5.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1055,

annettu 19 päivänä toukokuuta 2025,

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

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 2927)

(Ainoastaan ruotsinkielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

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

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

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

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

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

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

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

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

KOMISSION ARVIOINTI

Turvallisuustavoitteiden arviointi

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

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

Ruotsi	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuina täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**					
Lennonvarmistus-palvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	D	D	D	D	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	C	**C**

(10) Komissio toteaa, että Ruotsin maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa ’LFV’ varten ehdottamat turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet ovat samat kuin unionin laajuiset turvallisuustavoitteet kunakin kalenterivuonna 2025–2029.

(11) Komissio toteaa, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa on esitetty toimenpiteet, jotka LFV:n on määrä toteuttaa turvallisuudenhallintajärjestelmänsä täytäntöönpanoa koskevien paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

(12) Ruotsin suorituskykysuunnitelmaluonnoksen puitteissa ehdottamat turvallisuustavoitteet lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia ’ACR’, ’SDATS’ ja ’AFAB’ varten ovat myös unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden mukaisia. Komissio panee lisäksi merkille, että Ruotsi on esittänyt toimenpiteitä turvallisuussuorituskykytavoitteidensa saavuttamiseksi.

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

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 9 ja 12 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten turvallisuuden suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Ympäristötavoitteiden arviointi

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

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

Ruotsi	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Viitearvot	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) Komissio panee merkille, että Ruotsi on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joihin kuuluu rajat ylittävän vapaan reitityksen tehostetun ilmatilan toteuttaminen ja suunnitellut ilmatilamuutokset ilmatilan käyttäjien Tukholman Arlandaan ja myös Göteborgin Landvetterin lentoasemille liikennöimien reittien lyhentämiseksi (SWEA-hanke).

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

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

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

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

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

Ruotsi	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Viitearvot	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) Komissio toteaa, että Ruotsin ehdottamat kapasiteettitavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(22) Komissio panee merkille, että Ruotsi on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joita ovat muun muassa sektorien optimointi, ilmatilan hallinnan sekä ilmaliikenteen ja kapasiteetin hallinnan parantaminen, dynaamiset sektorikonfiguraatiot, SWEA-hankkeen täytäntöönpano ja lennonjohtajien määrän kohtuullinen lisääminen aluelennonjohtokeskuksissa.

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

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

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

(25) Komissio panee merkille, että neljättä viiteajanjaksoa varten ehdotetut lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet johtavat vuotuisen keskimääräisen ATFM-viivästyksen merkittävään huononemiseen kolmanteen viiteajanjaksoon verrattuna. Ehdotetuiksi neljännen viiteajanjakson tavoitteiksi on asetettu 0,35 minuuttia lentoa kohti, kun tosiasiallinen ATFM-viivästys vuonna 2024 oli 0,07 minuuttia lentoa kohti.

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

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

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

(28) Ruotsin neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Ruotsin lentoreittimaksuvyöhyke	**2019 perusarvo**	**2024 perusarvo**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 3,4 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(30) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla +1,1 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

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

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

(33) Tätä varten komissio on laskenut määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen uudelleen ottaen huomioon arvion liikenteen rakenteellisesta vähenemisestä Ruotsissa Ukrainan sodan seurauksena reitinaikaisina palveluyksiköinä mitattuna. Uudelleenlaskennan tuloksena Ruotsin määritetyn yksikkökustannuksen mukautettu pitkän aikavälin kehitys on – 2,0 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys, joka on – 1,0 prosenttia. Sen vuoksi päätellään, että Ruotsi täyttää johdanto-osan 30 kappaleessa tarkoitetun arviointiperusteen, kun Ukrainan sodasta johtuva liikenteen merkittävä väheneminen otetaan huomioon.

(34) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 72,17 euroa reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 17,9 prosenttia suurempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo eli 61,19 euroa vuoden 2022 hintoina.

(35) Kuten johdanto-osan 29 kappaleessa todetaan, on selvää, että Ruotsin määritetty yksikkökustannus neljännellä viiteajanjaksolla on parempi kuin vastaava unionin laajuinen suuntaus. Kun johdanto-osan 30–33 kappaleessa mainitut Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta johtuvien liikenteen muutosten kielteiset vaikutukset jätetään laskelmista pois, on lisäksi selvää, että Ruotsi noudattaa myös määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin unionin laajuista suuntausta. Sen vuoksi komissio katsoo, ettei johdanto-osan 34 kappaleessa tarkoitettu poikkeama keskimääräisen yksikkökustannuksen vuoden 2024 perusarvosta estä Ruotsin kustannustehokkuutta koskevia suorituskykytavoitteita olemasta johdonmukaisia unionin laajuisien kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa.

(36) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 28–35 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

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

PÄÄTELMÄT

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

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ruotsin kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

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

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ruotsi	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet** ilmaistuina täytäntöönpanotasona Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) tasolla A–D					
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	C	C	C	C	C
	Turvallisuusriskien hallinta	D	D	D	D	D
	Turvallisuuden varmistaminen	C	C	C	C	C
	Turvallisuuden edistäminen	C	C	C	C	C
	Turvallisuuskulttuuri	C	C	C	C	C

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ruotsi	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ruotsi	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ruotsin lentoreittimaksuvyöhyke	**2019 perusarvo**	**2024 perusarvo**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR