

PÄÄTÖKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2022/728,

annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,

Belgian, Saksan, Kreikan, Ranskan, Kyproksen, Latvian, Luxemburgin, Maltan, Alankomaiden, Romanian ja Ruotsin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti esittämiin kansallisiin ja toiminnallisiin ilmatilan lohkoja koskeviin suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvien tiettyjen suorituskykytavoitteiden yhteensopimattomuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa sekä suosituksista kyseisten tavoitteiden tarkistamiseksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2283)

(Ainoastaan englannin-, hollannin-, kreikan-, latvian-, maltan-, ranskan-, romanian-, ruotsin- ja saksankieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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 ⁽¹⁾ (puiteasetus) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan toisen alakohdan,

on kuullut yhtenäisen ilmatilan komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISET NÄKÖKOHDAT

Tausta

- (1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklassa säädetään lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän perustamisesta. Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ⁽²⁾ 10 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on laadittava joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla sitovia suorituskykytavoitteita lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava yhdenmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komissio arvioi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettujen arviointiperusteiden pohjalta, ovatko suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.
- (2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikennealaan ja huomattavasti vähentänyt lentoliikenteen määrää pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna, sillä jäsenvaltiot ja kolmannet maat ovat toteuttaneet toimenpiteitä pandemian hillitsemiseksi.

⁽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 kyseiset unionin laajuiset suorituskykytavoitteet sekä jäsenvaltioiden myöhemmin toimittamat 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 tarjoamista koskevien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle poikkeuksellisia toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio antoi 2 päivänä kesäkuuta 2021 komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾, jossa vahvistettiin tarkistettut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle turvallisuuteen, ympäristöön, kapasiteettiin ja kustannustehokkuuteen liittyvillä suorituskyvyn keskeisillä osa-alueilla.
- (5) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmien luonnokset, joihin sisältyy tarkistettuja paikallisia suorituskykytavoitteita kolmannelle viiteajanjaksolle, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitaviksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Näiden suorituskykysuunnitelmien luonnosten täydellisyys tarkastamisen jälkeen komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitettyt suorituskykysuunnitelmien luonnokset 17 päivään marraskuuta 2021 mennessä. Tähän päätökseen sisältyvä komission arviointi perustuu jäsenvaltioiden toimittamiin päivitettyihin suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin.
- (6) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, antoi komissiolle raportin, joka sisältää sen neuvot kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmien luonnosten arviointia varten.

Arvioinnin perusteet

- (7) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut kansallisten tavoitteiden tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tason tavoitteiden yhdenmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden perusteella ja ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Kunkin suorituskyvyn kannalta keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta komissio on täydentänyt arviointia tarkastelemalla suorituskykysuunnitelman luonnoksia uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa määriteltyjen seikkojen osalta.
- (8) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut niiden tavoitteiden yhdenmukaisuuden, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ja jotka koskevat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuuden hallinnan tehokkuutta, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen seikkojen osalta. Komissio on todennut, että kaikkien jäsenvaltioiden ehdottamat paikalliset turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä asiaan liittyviä havaintoja.
- (9) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden yhdenmukaisuus, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ja jotka koskevat tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista lennon tehokkuutta reitillä, on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu Euroopan reittiverkoston kehittämissuunnitelmassa vahvistettuihin asiaankuuluviin horisontaalisen lennon reitinaikaisen tehokkuuden viitearvoihin. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen 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) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettua unionin laajuista suorituskykytavoitetta, joka alun perin vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika oli päättynyt ja sen täytäntöönpanosta oli näin ollen tullut lopullista eikä siihen ollut mahdollista tehdä takautuvia mukautuksia. Lokakuun 1 päivään 2021 mennessä toimitetuissa jäsenvaltioiden suorituskyky-suunnitelmien luonnoksissa ei siis ollut asianmukaista tarkistaa niiden kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteita ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Näiden seikkojen perusteella paikallisten ympäristöä koskevien suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa arvioitiin kalenterivuosien 2021–2024 osalta. Komissio on tämän perusteella todennut, että kaikkien jäsenvaltioiden ehdottamat paikalliset ympäristöä koskevat suorituskykytavoitteet ovat yhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, minkä vuoksi tässä päätöksessä ei esitetä asiaan liittyviä havaintoja.
- (11) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden yhdenmukaisuus, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ja jotka koskevat keskimääräistä reitinaikaista ilmailukennvirtojen säätelystä johtuvaa viivästystä, jäljempänä 'ATFM-viivästys', lentoa kohden, on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Suorituskyky-suunnitelman luonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on näin ollen verrattu verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin asiaankuuluviin viitearvoihin. Arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen lennonaikaista kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä, mukaan lukien erityisesti suunniteltujen suurten investointien uudelleentarkastelu sekä kannustinjärjestelmän tai järjestelmien uudelleentarkastelu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa esitettyjen seikkojen osalta.
- (12) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettua unionin laajuista suorituskykytavoitetta, joka alun perin vahvistettiin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika oli päättynyt ja sen täytäntöönpanosta oli näin ollen tullut lopullista eikä siihen ollut mahdollista tehdä takautuvia mukautuksia. Lokakuun 1 päivään 2021 mennessä toimitetuissa jäsenvaltioiden suorituskyky-suunnitelmien luonnoksissa ei siis ollut asianmukaista tarkistaa niiden kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteita kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Näiden seikkojen perusteella paikallisten kapasiteettia koskevien suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa arvioitiin kalenterivuosien 2021–2024 osalta.
- (13) Arvioidessaan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnoksia niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on lisäksi täydentänyt arviointiaan tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevia kapasiteettitavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tässä päätöksessä esitetään havainnot niiden tapausten osalta, joissa kannustinjärjestelmien luonnokset katsottiin ongelmallisiksi.
- (14) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella niiden tavoitteiden yhdenmukaisuus, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ja jotka koskevat reitinaikaisten lennonvarmistuspalveluiden määritettyjä yksikkökustannuksia, on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a–c alakohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys kolmannelle viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen kehitys toisella ja kolmannelle viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo maksuvyöhykkeen tasolla verrattuna sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ympäristö ja talousympäristö.
- (15) Jos reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden on todettu olevan epäyhdenmukaisia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a–c alakohdassa vahvistettujen perusteiden kanssa, komissio on tarkastellut edelleen kyseisissä suorituskyky-suunnitelmissa esitettyjen perustelujen ja näytön perusteella, voitaisiinko poikkeamaa pitää tarpeellisenä ja oikeasuhteisena täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan perusteella, edellyttäen, että poikkeama unionin laajuisten määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisten määritetyn yksikkökustannuspitkän aikavälin kehityksestä johtuu yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistustoimenpiteisiin.

- (16) Reitinaikaista kustannustehokkuutta koskeva arviointi suoritettiin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 2 kohdassa vahvistettuja seikkoja eli näiden tavoitteiden perustana olevia keskeisiä tekijöitä ja parametrejä, jotka esitetään mainitun liitteen 2.1 kohdan d alakohdassa.
- (17) Arvioidessaan reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on lisäksi täydentänyt uudelleentarkasteluaan arvioimalla lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevia kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Tässä päätöksessä esitetään havainnot niiden tapausten osalta, joissa kannustinjärjestelmien luonnokset katsottiin ongelmallisiksi.
- (18) Arvioidessaan kapasiteettitavoitteiden luonnoksia komissio on täydentänyt uudelleentarkasteluaan arvioimalla täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettuja kannustinjärjestelmien luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2 kohdan f alakohdan mukaisesti. Komissio on tältä osin tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa vahvistetut aineelliset vaatimukset. Tässä päätöksessä esitetään havainnot niiden tapausten osalta, joissa kannustinjärjestelmien luonnokset katsottiin ongelmallisiksi.

Liikenteen kehitystä koskevat erityisnäkökohdat

- (19) Lokakuun 2021 liikenteen STATFOR-perusennusteen mukaan unionin laajuinen lentoliikenne saavuttaa pandemiaa edeltävän tason vuoden 2023 aikana ja ylittää tämän tason vuonna 2024. Liikenteen kehitykseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen korkealla tasolla, kun otetaan huomioon covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehittymiseen liittyvät riskit. Komissio toteaa, että liikenteen odotetaan elpävän epätasaisesti eri jäsenvaltioissa.
- (20) Useissa jäsenvaltioissa kolmannelle viiteajanjaksolle ennustetun liikenteen kasvun odotetaan olevan huomattavasti alhaisempaa kuin unionin laajuisen keskimääräisen liikenteen kasvun, ja liikenteen määrän kolmannelle viiteajanjaksolla ennustetaan jäävän pandemiaa edeltäneen tason alapuolelle monissa näistä jäsenvaltioista. Komissio on tietoinen siitä, että tämä tekee unionin laajuisen kustannustehokkuustavoitteiden saavuttamisesta vaikeampaa kyseisille jäsenvaltioille, ja se on ottanut tämän seikan huomioon tarkastellessaan uudelleen paikallisia olosuhteita, jotka ovat merkityksellisiä kunkin suorituskykysuunnitelman luonnoksen arvioinnin kannalta.

FABECIA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi – Belgia ja Luxemburg

- (21) Belgian ja Luxemburgin kolmannen viiteajanjakson osalta ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	73,13 euroa	83,28 euroa	189,52 euroa	113,26 euroa	108,51 euroa	103,82 euroa

- (22) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Belgian ja Luxemburgin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +5,7 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuisen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.

- (23) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Belgian ja Luxemburgin toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikainen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhyketasolla, joka on +4,0 prosenttia vuodessa, jää unionin laajuisen pitkän aikavälin –1,3 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (24) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Belgian ja Luxemburgin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 83,28 euroa ilmaistuna reaalisesti vuoden 2017 hintoina, on 13,2 prosenttia korkeampi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 73,56 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että ero on vielä suurempi kolmannella viiteajanjaksolla, koska Belgian ja Luxemburgin vuoden 2024 määritetty reitinaikainen yksikkökustannus on 49,9 prosenttia suurempi kuin vertailuryhmän keskiarvo.
- (25) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a–c alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (26) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 41 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava arvioitu poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuisesta kehityksestä on noin 92,6 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (27) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Belgia ja Luxemburg viittaavat suorituskykysuunnitelman luonnoksessa lennonaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille eli skeyesille ja MUAC:lle kolmannen viiteajanjakson aikana aiheutuviin määritettyihin lisäkustannuksiin, jotka liittyvät kapasiteetin lisäämiseen tähtääviin toimenpiteisiin.
- (28) Toisaalta suorituskykysuunnitelman luonnoksessa korostetaan, että Belgian ja Luxemburgin ilmatilan monimutkaisuus lisää lennonjohtajien suhteellista työtaakkaa ja vaikuttaa siten kielteisesti lennonjohtajien tuottavuuteen ja reitinaikaiseen kustannusperustaan. Belgian ja Luxemburgin mukaan tämä on yksi tärkeimmistä syistä poikkeamiselle unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä.
- (29) Toisaalta Belgia ja Luxemburg katsovat, että molemmilla reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla eli skeyesillä ja MUAC:lla on erityisiä haasteita, jotka liittyvät riittävän kapasiteetin tarjoamiseen lentoliikenteen kysynnän tyydyttämiseksi kolmannella viiteajanjaksolla ja sen jälkeen.
- (30) Suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan skeyesin osalta ensinnäkin, että lennonjohtajien nykyinen ikärakenne huomioon ottaen monien lennonjohtajien odotetaan jäävän eläkkeelle kolmannen viiteajanjakson ja neljännen viiteajanjakson aikana.
- (31) On ilmoitettu, että sovellettavassa Belgian lainsäädännössä säädetään, että lennonjohtajat on poistettava palveluksesta viisi vuotta ennen eläkkeellesiirtymispäiväänsä. Näiden viiden vuoden aikana he ovat oikeutettuja varhaiseläkkeeseen (jota kutsutaan 'DISPO-järjestelmäksi'), ja heille maksetaan korvaus, joka on 75–85 prosenttia heidän viimeisestä palkastaan. Suorituskykysuunnitelman luonnoksessa annettujen tietojen mukaan lennonjohtajat sijoitetaan tällä hetkellä DISPO-järjestelmään 56-vuotiaina, ja tämä ikäraja on tarkoitus nostaa 57 vuoteen. Kun tilannetta tarkastellaan vuodesta 2025 alkaen, 30 prosenttia skeyesin työssä olevista lennonjohtajista on saavuttanut varhaiseläkeiän kolmannen viiteajanjakson aikana, ja lisäksi 20 prosenttia lennonjohtajista voi päästä varhaiseläkkeelle neljännellä viiteajanjaksolla.
- (32) Skeyes aikoo rekrytoida ja kouluttaa uusia lennonjohtajia korvaamaan eläkkeelle jäävät lennonjohtajat ja tarjoamaan kapasiteettia, joka vastaa ennustettua liikenteen kysyntää. Suorituskykysuunnitelman luonnoksen mukaan skeyesille aiheutuu tältä osin reitinaikaiseen kustannusperustaan kohdistuvia lisäkustannuksia koko viiteajanjakson ajalta, mukaan lukien DISPO-varhaiseläkejärjestelmään liittyvät kustannukset.

- (33) Lisäksi suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan, että skeyesin on tarkoitus korvata ilmailukenteen hallintajärjestelmänsä yhdellä yhdenmukaisella ja yhdenmukaistetulla ilmatilan hallintajärjestelmällä yhdessä MUAC:n ja Belgian asevoimien kanssa. Tätä pidetään olennaisen tärkeänä, jotta voidaan tukea ilmailukenteen hallinnan siviili- ja sotilaspalvelujen integrointia sekä parantaa kapasiteettia ja toiminnan tehokkuutta.
- (34) MUAC:n osalta Belgia ja Luxemburg viittaavat vuonna 2019 tehtyyn työehtosopimukseen, jolla pyritään pääasiassa lisäämään lennonjohtajien saatavuutta siten, että voidaan kaventaa henkilöstön saatavuuden ja liikenteen kysynnän välistä eroa. Sopimukseen sisällytettyihin joustavuusmääräyksiin liittyy palkka-asteikkojen lähes 11 prosentin korotus, joka vaikuttaa kustannusperustaan koko viiteajanjakson ajan.
- (35) MUAC:lle ilmoitetaan myös aiheutuvan lisäkustannuksia kolmannen viiteajanjakson aikana, kun sen toiminnan jälkeistä analyysiprosessia ja siihen liittyviä välineitä parannetaan, millä pyritään edelleen optimoimaan päivittäisten operaatioiden suunnittelua.
- (36) Komissio toteaa, että johdanto-osan 26 kappaleessa tarkoitettujen poikkeamien ei voida katsoa johtuvan yksinomaan kapasiteettiin liittyvistä toimenpiteistä aiheutuvista lisäkustannuksista, mukaan lukien uusien lennonjohtajien rekrytointiin ja koulutukseen liittyvät kustannukset sekä kapasiteettiin liittyvien suurten investointien kustannukset. Näin ollen komissio on päättänyt, että ilmoitetut kustannuspoikkeamat unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ovat Belgian ja Luxemburgin osalta liian merkittäviä, jotta niiden voitaisiin katsoa johtuvan yksinomaan ilmoitetuista toimenpiteistä paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi.
- (37) Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Belgian ja Luxemburgin osalta.
- (38) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Belgia ja Luxemburg eivät ole esittäneet suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, joilla voitaisiin perustella poikkeaminen unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisesta pitkän aikavälin määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Belgian ja Luxemburgin osalta.
- (39) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan vii alakohdassa vahvistettujen uudelleentarkasteltavien seikkojen osalta komissio toteaa, että Belgian osalta on laadittu tarkistettu kustannusten jakamismenetelmä määritettyjen kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen kesken kolmannella viiteajanjaksolla. Ehdotetut muutokset koskevat skeyesille aiheutuvien lähestymislennonjohtopalvelujen kustannusten ja kansallisten valvontaviranomaisten kustannuksiin liittyvien kustannusten kohdentamista. Komissio toteaa, että ehdotetut muutokset johtavat erityisesti siihen, että lähestymislennonjohtopalvelujen kustannukset kohdennetaan kokonaisuudessaan lentoreittimaksuvyöhykkeelle.
- (40) Komissio epäilee, onko johdanto-osan 93 kappaleessa tarkoitettu kustannustenjakomenetelmän muutos asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 artiklan 2 kohdan e alakohdassa ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 22 artiklan 5 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Komissio tarkastelee asiaan liittyviä seikkoja tarkemmin arvioidessaan FABECin tarkistettua suorituskykysuunnitelman luonnosta asianomaisen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan osalta.
- (41) Johdanto-osan 21–40 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella FABECin suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvien ehdotettujen tavoitteiden, jotka koskevat Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhykettä, olisi katsottava olevan yhteensopimattomia unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kustannustehokkuustavoitteiden luonnosten arviointi – Belgia

- (42) Komissio katsoo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti Belgian lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskeviin suorituskykytavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.

- (43) Verrattessaan kolmannen viiteajanjakson lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen komissio on ensinnäkin havainnut, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys Belgian lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä (+6,3 %) on korkeampi kuin Belgian reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla (+5,7 %) kolmannen viiteajanjakson aikana.
- (44) Toiseksi komissio huomauttaa, että Belgian lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskevat tavoitteiden luonnokset lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+6,3 %) ovat korkeammat kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (+0,5 %).
- (45) Kolmanneksi, kun komissio vertasi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen kansallisten tavoitteiden luonnoksia samankaltaisten lentoasemien suorituskykyyn kolmannella viiteajanjaksolla, se havaitsi, että Brysselin lentoasemalle arvioitu määritetty yksikkökustannus oli huomattavan paljon korkeampi kuin määritetyn yksikkökustannuksen mediaani asiaankuuluvassa vertailuryhmässä.
- (46) Sen vuoksi komissio katsoo, että Belgian olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin tavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyille yksikkökustannukselle kolmannen viiteajanjakson osalta.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleen-tarkastelu, jolla täydennetään kapasiteettitavoitteiden luonnoksia koskevaa komission arviointia – FABEC

- (47) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdassa vahvistettujen uudelleentarkasteltavien seikkojen osalta komissio panee merkille, että FABECin suorituskyky suunnitelman luonnoksessa ehdotetussa reitinaikaista kapasiteettia koskevan kannustinjärjestelmän luonnoksessa suurin taloudellinen hyöty on yhtä suuri kuin suurin taloudellinen haitta ja että molemmat muodostavat 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista.
- (48) Suorituskyvyn tarkastuselimen antamien asiantuntijaneuvojen perusteella komissio epäilee vahvasti sitä, olisiko ehdotetulla suurimmalla taloudellisella haitalla, joka muodostaa 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.
- (49) Belgian, Ranskan ja Alankomaiden lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeille ehdotettujen lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmien osalta komissio epäilee, olisiko ehdotetuilla suurimmilla taloudellisilla haitoilla, jotka ovat kaikkien näiden kannustinjärjestelmien osalta 0,5 prosenttia määritetyistä kustannuksista, olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.
- (50) Luxemburgin lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeelle ehdotetun lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmän osalta komissio epäilee, olisiko ehdotetulla suurimmalla taloudellisella haitalla, joka muodostaa 0,25 prosenttia määritetyistä kustannuksista, olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.
- (51) Tästä syystä Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden olisi tarkistettava FABECin toimittaman suorituskyky suunnitelman luonnoksessa ilmoitettuja kannustinjärjestelmien luonnoksia lennonaikaista kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, jotta näistä kannustinjärjestelmistä johtuvat suurimmat taloudelliset haitat asetetaan tasolle, jossa niillä on oleellinen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, ja komission mukaan tämän pitäisi johtaa suurimpaan taloudelliseen haittaan, joka on vähintään yhtä suuri tai suurempi kuin 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.
- (52) Lisäksi Belgian, Ranskan, Luxemburgin ja Alankomaiden olisi tarkistettava FABECin toimittaman suorituskyky suunnitelman luonnoksessa ilmoitettuja kannustinjärjestelmien luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, jotta näistä kannustinjärjestelmistä johtuvat suurimmat taloudelliset haitat asetetaan tasolle, jossa niillä on oleellinen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, ja komission mukaan tämän pitäisi johtaa suurimpaan taloudelliseen haittaan, joka on vähintään yhtä suuri tai suurempi kuin 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

KREIKKAA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (53) Kreikan ehdottamat kapasiteettitavoitteiden luonnokset, jotka ilmaistaan reitinaikaisen ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden, ja vastaavat kolmannen viiteajanjakson kansalliset viitearvot, jotka on vahvistettu syyskuussa 2021 annetussa verkon operaatiosuunnitelmassa, ovat seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Kreikan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnokset ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden	0,32	0,26	0,20	0,20
Kreikan viitearvot ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komissio toteaa, että Kreikan kalenterivuosi 2021–2024 ehdottamat kapasiteettitavoitteet ylittävät syyskuussa 2021 annetussa verkon operaatiosuunnitelmassa esitetyt vastaavat kansalliset viitearvot. Tältä osin kapasiteettitavoitteiden luonnosten suurin poikkeama vastaavista kansallisista viitearvoista on havaittavissa kalenterivuoden 2021 osalta.
- (55) Komissio toteaa, että suorituskykysuunnitelman luonnoksessa esitetyt kapasiteetin vahvistamistoimenpiteet sisältävät ainoastaan osan niistä toimenpiteistä, jotka on esitetty syyskuussa 2021 esitetyssä verkon operaatiosuunnitelmassa. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat suuret investoinnit ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuurin parantamiseen, yhteensä 70 kokoaikavastaavan rekrytointi alueenjohtokeskusten lennonjohtajiksi kalenterivuoden 2022 aikana ja ilmatilan rakenneuudistustoimenpiteet.
- (56) Komissio huomauttaa kuitenkin, että useita asiaankuuluvia kapasiteetin vahvistamistoimenpiteitä, jotka sisältyvät syyskuussa 2021 annettuun verkon operaatiosuunnitelmaan, ei ole sisällytetty Kreikan toimittamaan suorituskykysuunnitelman luonnokseen, mikä voi johtaa kapasiteettivajeeseen kalenterivuosina 2023 ja 2024. Kreikan toimittamien tietojen perusteella ei ole myöskään selvää, miten hallitaan lennonjohtajien lukumäärän merkittävää kasvattamista ja sen jälkeistä työssäöppimistä kalenterivuodesta 2022 alkaen siten, että vastataan samalla kasvaviin kapasiteettitarpeisiin.
- (57) Kun otetaan huomioon, että Kreikan kapasiteettitavoitteiden luonnokset ylittävät vastaavat kansalliset viitearvot vuosina 2021–2024, vaikuttaa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta siltä, että ehdotetut toimenpiteet eivät riitä vastaamaan odotettuun liikenteen kysyntään, erityisesti kun otetaan huomioon liikenteen odotettu kasvu kolmannen viiteajanjakson loppupuolella, kun lentoliikenne elpyy covid-19-pandemian vaikutusten jälkeen.
- (58) Kreikka toteaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan, että kalenterivuosien 2021–2024 tavoitteita ei voitu asettaa syyskuussa 2021 annettuun verkon operaatiosuunnitelmaan sisältyvien viitearvojen mukaisesti, koska STATFOR-yrityksen lokakuun 2021 liikenne-ennusteeseen sisältyvä lentoliikenteen elpyminen on myönteisempää. Kreikka toteaa lisäksi, että ehdotetut tavoitteet perustuvat tähän liikennettä koskevien oletusten muutokseen ja poikkeavat näin ollen viitearvoista.
- (59) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden perusteella komissio katsoo kuitenkin, että Kreikan suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan toimittamat tiedot ja näyttö, mukaan lukien asiaan liittyvät paikalliset olosuhteet, eivät oikeuta reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden ehdotettuja merkittäviä poikkeamia vastaavista viitearvoista.
- (60) Johdanto-osan 53–59 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kreikan suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kapasiteettitavoitteiden luonnosten arviointi

- (61) Komissio katsoo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti Kreikan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettia koskeviin suorituskykytavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.
- (62) Komissio on todennut erityisesti, että verrattaessa lentoasemien tasolla kansallisten tavoitteiden luonnoksia, jotka koskevat keskimääräistä saapumisen ATFM-viivästystä, vastaavien lentoasemien suorituskykyyn, Ateenan lentoasemalla odotetaan olevan suurempia ATFM-viivästyksiä kuin samankaltaisilla lentoasemilla on ennustettu olevan.
- (63) Sen vuoksi komissio katsoo, että Kreikan olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kapasiteettitavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin kapasiteettitavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen osalta.

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (64) Kreikan ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Kreikan lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	31,37 euroa	23,20 euroa	40,71 euroa	32,60 euroa	33,12 euroa	32,93 euroa

- (65) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +9,1 prosenttia kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuisen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (66) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikainen pitkän aikavälin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla, joka on +0,5 prosenttia, jää unionin laajuisen pitkän aikavälin –1,3 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (67) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kreikan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 23,20 euroa vuoden 2017 hintoina, on 18,9 prosenttia alhaisempi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 28,59 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa kuitenkin, että Kreikan määritetyn reitinaikaisen yksikkökustannuksen on tarkoitus ylittää vertailuryhmän keskiarvo kolmannella viiteajanjaksolla siten, että ero kalenterivuonna 2024 on +8,7 prosenttia.
- (68) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a–c alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (69) Komissio toteaa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero Kreikan suorituskyky suunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 54 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuudesta kehityksestä on 31 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.

- (70) Kreikka toteaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, että lennonjohtajien määrää Ateenan aluelennonjohtokeskuksessa on tarkoitus lisätä merkittävästi kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä merkitsee sitä, että vuonna 2024 siellä työskentelee 71 kokoaikavastaavaa enemmän kuin vuonna 2019. Lisäksi on suunniteltu toteutettavan useita merkittäviä investointeja ilmaliikenteen hallintaan ja valvontajärjestelmiin viiteajanjakson loppupuolella, jolloin niillä on merkittävä kustannusvaikutus vuodesta 2022 eteenpäin. Kreikka toteaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, että tähän liittyvät poistokustannukset on nettoutettu toisella viiteajanjaksolla ylimitoitetuilla määrillä, jotka liittyvät viivästyneisiin käyttöomaisuuteen tehtäviin investointeihin.
- (71) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimeltä saatu neuvonta viittaa epäselvyyksiin ja epäjohtonmukaisuuksiin siltä osin kuin on kyse Kreikan esittämistä toimenpiteistä, jotka liittyvät sen paikallisten kapasiteettitavoitteiden täytäntöönpanoon, minkä vuoksi suorituskyvyn tarkastuselin kyseenalaistaa, pannaanko kyseiset toimenpiteet tehokkaasti täytäntöön ja saadaanko niillä siten aikaan odotettu vaikutus. On myös huomattava, että Kreikka ei ole suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan esittänyt yksityiskohtaisesti tai määrällisesti uusien lennonjohtajien koulutukseen ja rekrytointiin liittyviä lisäkustannuksia. Koska näistä kustannuksista ei ole esitetty perusteltuja tietoja, komissio arvioi, että molemmat johdanto-osan 69 kappaleessa tarkoitetut poikkeamat ovat liian merkittäviä, jotta niiden voitaisiin katsoa johtuvan yksinomaan toimenpiteistä, joilla pyritään saavuttamaan paikalliset kapasiteettitavoitteet.
- (72) Lisäksi on huomattava, että Kreikan asettamien kapasiteettitavoitteiden luonnosten on tämän päätöksen johdanto-osan 53–59 kappaleessa esitetystä syistä todettu olevan epäyhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Koska kapasiteettitavoitteita ei ole arvioitu yhdenmukaisiksi, komissio katsoo, että tässä vaiheessa ei ole mahdollista saattaa päätökseen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen arviointia Kreikan osalta, sillä kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavia suunniteltuja toimenpiteitä saatetaan joutua muuttamaan vaaditun kapasiteettitavoitteiden tarkistamisen yhteydessä.
- (73) Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Kreikan osalta.
- (74) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Kreikka ei ole esittänyt suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan rakenneuudistustoimenpiteitä, joiden perusteella olisi perusteltua poiketa unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Kreikan osalta.
- (75) Lisäksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdassa tarkoitettujen keskeisten tekijöiden ja parametrien uudelleentarkastelu, joka on perustana suorituskykytavoitteiden luonnoksille kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, on johtanut seuraaviin havaintoihin Kreikan ehdotetusta kolmannen viiteajanjakson kustannusperustasta.
- (76) Komissio toteaa, että etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät määritetyt kustannukset on kolmannella viiteajanjaksolla lisätty ensimmäistä kertaa Kreikan reitinaikaiseen kustannusperustaan. Nämä kustannukset johtavat reitinaikaisten määritettyjen kustannusten huomattavaan nousuun, ja ne ovat noin 9 prosenttia vuoden 2020 reitinaikaisesta kustannusperustasta ja noin 5 prosenttia vuoden 2024 reitinaikaisesta kokonaiskustannusperustasta. Kreikan olisi esitettävä tarkistetussa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan lisäperusteluja asiaan liittyvien määritettyjen kustannusten hyväksyttävyydestä ja oikeasuhteisuudesta sekä niiden jakamisesta lennonaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen välillä ja lennonvarmistuspalvelujen ja muiden asiaankuuluvien alojen välillä.
- (77) Lisäksi komissio panee merkille lennonvarmistuspalvelujen tarjoajasta organisatorisesti erillisen uuden kansallisen valvontaviranomaisen perustamisen, joka lisää valvontakustannuksia. Kun otetaan huomioon tähän liittyvien lisäkustannusten suuruus, Kreikan olisi selitettävä tarkemmin kustannustekijöitä ja oletuksia tarkistetussa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan.
- (78) Johdanto-osan 64–77 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kreikan suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kustannustehokkuustavoitteiden luonnosten arviointi

- (79) Komissio katsoo Kreikan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskevista suorituskykytavoitteiden luonnoksista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti Kreikan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskeviin suorituskykytavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.
- (80) Komissio katsoo, että Kreikan lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskevat tavoitteiden luonnokset lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+6,8 %) ovat korkeammat kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (–3,9 %).
- (81) Sen vuoksi komissio katsoo, että Kreikan olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin tavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetylle yksikkökustannukselle kolmannen viiteajanjakson osalta.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleen-tarkastelu, jolla täydennetään kapasiteettitavoitteiden luonnoksia koskevaa komission arviointia

- (82) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdassa esitettyjen uudelleen-tarkasteltavien seikkojen osalta komissio toteaa, että Kreikan suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ehdotetut reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmä ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmä sisältävät suurimman taloudellisen haitan, joka on 0,50 prosenttia reitinaikaisten määritettyjen kustannusten osalta ja 0,60 prosenttia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyjen kustannusten osalta, sekä suurimman taloudellisen hyödyn, joka on 0,10 prosenttia reitinaikaisten määritettyjen kustannusten osalta ja 0,30 prosenttia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyjen kustannusten osalta.
- (83) Näiden kannustinjärjestelmien osalta komissiolla on suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijaneuvonnan perusteella vakavia epäilyjä siitä, olisiko ehdotetulla suurimmalla taloudellisella haitalla, joka on 0,50 prosenttia määritettyjen reitinaikaisten kustannusten osalta ja 0,60 prosenttia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyjen kustannusten osalta, olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.
- (84) Tästä syystä Kreikan olisi tarkistettava kannustinjärjestelmien luonnoksiaan reitinaikaista ja lähi- ja lähestymisalueiden kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, jotta näistä kannustinjärjestelmistä johtuvat suurimmat taloudelliset haitat asetetaan tasolle, jossa niillä on oleellinen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, ja komission mukaan tämän pitäisi johtaa suurimpaan taloudelliseen haittaan, joka on vähintään yhtä suuri tai suurempi kuin 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

KYPROSTA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (85) Kyproksen ehdottamat kapasiteettitavoitteiden luonnokset, jotka ilmaistaan reitinaikaisen ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden, ja vastaavat kolmannen viiteajanjakson kansalliset viitearvot, jotka on vahvistettu syyskuussa 2021 annetussa verkon operaatiosuunnitelmassa, ovat seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Kyproksen reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnokset ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden	0,10	0,30	0,40	0,30
Kyproksen viitearvot ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohden	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komissio toteaa, että Kyproksen kalenterivuosisiksi 2021–2024 ehdottamat kapasiteettitavoitteet ylittävät syyskuussa 2021 esitetystä verkon operaatiosuunnitelmassa esitetyt vastaavat kansalliset viitearvot. Tältä osin kapasiteettitavoitteiden luonnokset poikkeavat eniten vastaavista kansallisista viitearvoista vuonna 2024 ja seuraavaksi eniten vuosina 2023 ja 2022.

- (87) Komissio toteaa, että suorituskykysuunnitelman luonnoksessa esitetyt kapasiteetin vahvistamistoimenpiteet sisältävät osan niistä toimenpiteistä, jotka on esitetty syyskuussa 2021 annetussa verkon operaatiosuunnitelmassa. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat ilmaliikennepalvelujen henkilöstön määrän lisääminen, suuret investoinnit ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuurin parantamiseen ja ilmatilan rakenneuudistustoimenpiteet. Lisäksi henkilöstön määrän osalta Nikosian alueennohjohtokeskuksessa työskentelevien lennonjohtajien määrää on kolmannella viiteajanjaksolla tarkoitus lisätä 22 kokoaikavastaavalla.
- (88) Komissio huomauttaa kuitenkin, että useita asiaankuuluvia kapasiteetin vahvistamistoimenpiteitä, jotka sisältyvät syyskuussa 2021 annettuun verkon operaatiosuunnitelmaan, eli ilmaliikennevirtojen säätelyn ja kapasiteetin hallinnan tekniikoiden parantamista, siirtymistä uuteen alueennohjohtokeskukseen sekä operatiivista huippusaamista koskevaa hanketta, ei ole sisällytetty Kyproksen toimittamaan suorituskykysuunnitelman luonnokseen.
- (89) Kun otetaan huomioon, että Kyproksen kapasiteettitavoitteiden luonnokset ylittävät vastaavat kansalliset viitearvot kolmannen viiteajanjakson kolmen viimeisen kalenterivuoden aikana, vaikuttaa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta siltä, että ehdotetut toimenpiteet eivät riitä vastaamaan odotettuun liikenteen kysyntään, erityisesti kun otetaan huomioon odotettavissa oleva liikenteen kasvu kolmannella viiteajanjaksolla.
- (90) Kypros toteaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan, että kunnianhimoisempia tavoitteita ei voitu asettaa kustannustehokkuuteen liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavien kustannussäästötoimenpiteiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjontaan merkittävästi vaikuttavan muuttuvan geopoliittisen tilanteen vuoksi.
- (91) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden perusteella komissio katsoo kuitenkin, että Kyproksen suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan toimittamat tiedot ja näyttö, mukaan lukien asiaan liittyvät paikalliset olosuhteet, eivät oikeuta lennonaikaisten kapasiteettitavoitteiden ehdotettuja merkittäviä poikkeamia vastaavista viitearvoista.
- (92) Johdanto-osan 85–91 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kyproksen suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (93) Kyproksen ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Kyproksen lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	32,94 euroa	26,61 euroa	49,85 euroa	34,14 euroa	32,52 euroa	32,26 euroa

- (94) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kyproksen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +4,9 prosenttia kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuiseen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (95) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kyproksen toisen ja kolmannen viiteajanjakson –0,2 prosentin vuotuinen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeiden tasolla alittaa samalla jaksolla unionin laajuiseen pitkän aikavälin kehityssuuntauksen, joka on -1,3 prosenttia.
- (96) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kyproksen määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 26,61 euroa vuoden 2017 hintoina, on 4,7 prosenttia alhaisempi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 27,91 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa kuitenkin, että Kyproksen määritetyt reitinaikaiset yksikkökustannukset ovat 6,0 prosenttia korkeammat kuin vertailuryhmän keskiarvo vuonna 2024.

- (97) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (98) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero Kyproksen suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 10 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuisesta kehityksestä on noin 6 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (99) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Kypros on todennut suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan, että kustannuspoikkeamat unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä johtuvat kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä, kuten henkilöstön lisäämisestä ja nykyisen ilmalikenteen hallintajärjestelmän parantamisesta, joilla pyritään mahdollistamaan uusien lennonjohtosektorien toiminta. Suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan, että lisää lennonjohtajia odotetaan pätevoitävän työhön kolmannen viiteajanjakson aikana ja että työssä olevien lennonjohtajien kokonaismäärän on tarkoitus nousta 100 kokoaikavastaavaan vuonna 2024, kun vuonna 2019 vastaava määrä oli 73 kokoaikavastaavaa. Komissio toteaa kuitenkin, että Kypros ei ole esittänyt määrällisesti suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen liittyvien esitettyjen toimenpiteiden odotettua kustannusvaikutusta.
- (100) On huomattava, että Kyproksen asettamien kapasiteettitavoitteiden luonnosten on johdanto-osan 85–91 kappaleessa esitetyistä syistä todettu olevan epäyhdenmukaisia vastaavien unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa. Koska kapasiteettitavoitteita ei ole arvioitu yhdenmukaisiksi, komissio katsoo, että tässä vaiheessa ei ole mahdollista saattaa päätökseen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettuun perusteeseen liittyvää arviointia Kyproksen osalta, sillä kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavia suunniteltuja toimenpiteitä saatetaan muuttaa vaaditun kapasiteettitavoitteiden tarkistamisen yhteydessä.
- (101) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta olisi huomattava, että Kypros viittaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan suunniteltuun rakenneuudistustoimenpiteeseen, jolla perustetaan Kyprokseen uusi yhtiöitetty yksikkö tarjoamaan lennonvarmistuspalveluja. Kypros huomauttaa, että se ennakoii kyseiseen toimenpiteeseen liittyvän rakenneuudistuskustannuksia, mutta korostaa myös, että näitä kustannuksia ei voitu arvioida suorituskykysuunnitelman luonnoksen laatimisaikana. Näin ollen suorituskykysuunnitelman luonnos ei sisällä perusteluja tai yksityiskohtia, joiden perusteella komissio voisi arvioida 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen sovellettavuutta ilmoitetun toimenpiteen osalta. Tämän seurauksena 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Kyproksen osalta.
- (102) Johdanto-osan 93–101 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Kyproksen suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

LATVIAA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (103) Latvian kolmannen viiteajanjakson osalta ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Latvian lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	27,90 euroa	23,61 euroa	40,07 euroa	31,28 euroa	29,14 euroa	26,83 euroa

- (104) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Latvian reitinaikainen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +3,3 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuiseen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (105) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Latvian toisen ja kolmannen viiteajanjakson -0,4 prosentin vuotuinen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeiden tasolla alittaa samalla jaksolla unionin laajuiseen pitkän aikavälin kehityssuuntauksen, joka on -1,3 prosenttia.
- (106) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Latvian määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 23,61 euroa vuoden 2017 hintoina, on 17,2 prosenttia alhaisempi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 28,51 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Latvian määritetyt reitinaikaiset yksikkökustannukset vuonna 2024 ovat edelleen 15 prosenttia alhaisemmat kuin vertailuryhmän keskiarvo.
- (107) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (108) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero Latvian suorituskyky-suunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuiseen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 2 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuudesta kehityksestä on noin 2 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (109) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Latvia esittää suorituskyky-suunnitelman luonnoksessa tietyt toimenpiteitä, joita lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja (LGS) on toteuttanut paikallisten kapasiteettivoitteiden saavuttamiseksi.
- (110) Komissio toteaa, että vuosina 2020 ja 2021 toteutettujen kustannussäästötoimenpiteiden jälkeen LGS aikoo lisätä henkilöstö- ja poistokustannuksiaan jäljellä olevan kolmannen viiteajanjakson aikana, jotta voidaan ottaa huomioon vuosina 2022–2024 odotettavissa oleva liikenteen elpyminen ja vähentää Valko-Venäjän ilmatilan kiertävistä uudelleenreitityksistä johtuvaa työmäärän kasvua.
- (111) Henkilöstöä koskevien toimenpiteiden osalta komissio toteaa, että LGS aikoo lisätä kolmannella viiteajanjaksolla toimivien reitinaikaisten lennonjohtajien määrää yhdeksällä kokoaikavastaavalla vuosina 2020–2021 ja yhdellä kokoaikavastaavalla vuosina 2022–2024. On tunnistettava, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja on perustanut tämän lennonjohtajien koulutusohjelman ennen pandemiaa, jotta voidaan ottaa huomioon ennustettu liikenteen kasvu ja välttää toisen viiteajanjakson lennonaikaisten ATFM-viivästysten kaltaiset viivästykset tulevaisuudessa.
- (112) Palkitsemisjärjestelmän osalta komissio toteaa, että LGS aikoo vuodesta 2022 alkaen palauttaa osan velvoitteistaan työntekijöitä kohtaan, mukaan lukien sovittu 8 prosentin bruttopalkan korotus, joka keskeytettiin tilapäisesti kriisin aikana. Lisäksi Latvia odottaa, että sille aiheutuu lisäpalkankorotuksia kansallisen keskipalkan yleisen kasvun vuoksi.
- (113) Suunniteltuihin käyttöomaisuusinvestointeihin liittyen komissio toteaa, että LGS aikoo käynnistää uudelleen useita investointihankkeita kolmannella viiteajanjaksolla LGS:n taloudellisen tuloksen ja liikenteen tosiasiallisen elpymisen mukaan. Komissio toteaa, että LGS:n ilmoittamien neljän ”uuden suuren investoinnin” ja ”muiden uusien investointien” poistokustannusten odotetaan kasvavan huomattavasti vuonna 2023. Latvian suorituskyky-suunnitelman luonnoksessa ei kuitenkaan esitetä näyttöä näiden investointien vaikutuksesta tulevaan kapasiteetti-tarjontaan.
- (114) Komissio myöntää, että uusien lennonjohtajien palkkaaminen ja kapasiteettia parantavien käyttöomaisuusinvestointien käynnistäminen voisivat olla perusteltuja syitä poiketa unionin laajuiseen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tarvittavan pitkän aikavälin kapasiteetin tarjoamiseksi. Komissio ei kuitenkaan voinut Latvian suorituskyky-suunnitelman luonnokseen sisältyvien tietojen perusteella vahvistaa, että ilmoitettu henkilöstön palkkojen nostaminen olisi tarpeellinen ja oikeasuhteinen toimenpide paikallisten kapasiteetin suorituskykyvoitteiden saavuttamiseksi ja että sitä voitaisiin käyttää perusteena poikkeamiselle unionin laajuiseen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä.

- (115) Lisäksi komissio on todennut suorituskyvyn tarkastuselimen arvioinnin perusteella, että Latvian ehdottamat pääomakustannukset poikkeavat suunnitellusta oman pääoman tuotosta, jota ei ole asetettu tasolle, joka olisi oikeassa suhteessa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan taloudelliseen riskiin. Tämä johtaa kolmannen viiteajanjakson aikana pääomakustannuksiin, jotka ovat noin 1,5 miljoonaa euroa suuremmat kuin liikenne-riskimekanismista aiheutuva taloudellinen riski. Tätä ylitystä ei voida perustella kapasiteettitavoitteiden saavuttamisella.
- (116) Sen vuoksi komissio katsoo, että Latvia ei ole osoittanut riittävällä tavalla, että johdanto-osan 108 kappaleessa tarkoitettujen poikkeamien voitaisiin katsoa johtuvan yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät sellaisiin toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen paikallisten suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Latvian osalta.
- (117) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Latvia ei ole esittänyt suorituskyky-suunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, joilla voitaisiin perustella poikkeaminen unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Latvian osalta.
- (118) Lisäksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdassa tarkoitettujen keskeisten tekijöiden ja parametrien uudelleentarkastelu, joka on perustana suorituskykytavoitteiden luonnoksille kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, on johtanut seuraaviin havaintoihin, jotka liittyvät vuosien 2014 ja 2019 perusarvoihin ja eläkekustannuksiin.
- (119) Komissio toteaa ensinnäkin, että Latvia on jakanut Vilnan lentotiedotusalueelle vuodesta 2020 alkaen osan kustannusperustastaan, joka vastaa NINTA-ADAXA-reitillä tarjottavien ilmaliikenteen hallintapalvelujen ja viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelujen kustannuksia. Latvian suorituskyky-suunnitelman luonnoksessa kuitenkin ilmoitetaan perusarvot, jotka vastaavat vuosien 2014 ja 2019 todellisia kustannuksia, vähentämättä NINTA-ADAXA-reittiin liittyviä kustannuksia. Suorituskyvyn tarkastuselimen neuvonnan perusteella komissio katsoo, että Latvian vuosien 2014 ja 2019 kustannusten ja liikenteen perusarvojen mukautukset ovat tarpeen, jotta kyseiset arvot olisivat vertailukelpoisia kolmannen viiteajanjakson määritettyjen kustannusten kanssa ja jotta Latvian kolmannen viiteajanjakson kustannustehokkuustavoitteet voitaisiin arvioida tarkasti.
- (120) Toiseksi komissio katsoo suorituskyvyn tarkastuselimen neuvonnan perusteella, että Latvian olisi arvioitava uudelleen tai perusteltava paremmin eläkkeiden osalta ehdotetut määritetyt kustannukset, sillä näiden kustannusten suhteellinen osuus vaikuttaa olevan epätavallisen suuri suhteessa kokonaiskustannusperustaan.
- (121) Johdanto-osan 103–120 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Latvian suorituskyky-suunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

MALTA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (122) Maltaan kolmannen viiteajanjakson osalta ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Maltan lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	21,50 euroa	22,98 euroa	44,08 euroa	31,85 euroa	24,83 euroa	24,85 euroa

- (123) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Maltan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +2,0 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuisen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (124) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Maltan toisen ja kolmannen viiteajanjakson +1,6 prosentin vuotuinen pitkän aikavälin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeiden tasolla alittaa samalla jaksolla unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityssuuntauksen, joka on -1,3 prosenttia.
- (125) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Maltan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 22,98 euroa vuoden 2017 hintoina, on 19,7 prosenttia alhaisempi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 28,64 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Maltan määritetyt reitinaikaiset yksikkökustannukset vuonna 2024 ovat edelleen 22,1 prosenttia alhaisemmat kuin vertailuryhmän keskiarvo.
- (126) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (127) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero Maltan suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin miljoona euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuisesta kehityksestä on noin 5,8 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (128) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta Malta on esittänyt suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan tiettyjä toimenpiteitä ja investointeja, jotka liittyvät kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen.
- (129) Komissio toteaa erityisesti, että MATSA aikoo vuoteen 2024 mennessä palkata neljä teknistä asiantuntijaa lennonvarmistustekniseen henkilöstöön sekä viisi lennonjohtajaa. Uudet lennonjohtajat aloittavat kuitenkin lähilennonjohtokelpuutuksella, minkä vuoksi tähän liittyvät henkilöstökustannukset on tarkoitettu aluksi kohdentaa pääasiassa lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluihin. Komissio toteaa myös, että MATSA aikoo vuodesta 2023 alkaen korottaa henkilöstön palkkoja kahden vuoden palkkojen jäädyttämisen jälkeen, josta sovittiin yhdessä henkilöstön kanssa, jotta kustannuksista voitiin säästää pandemian aikana.
- (130) Komissio toteaa, että MATSA aikoo lisätä muita toimintakustannuksia parantaakseen henkilöstön pätevyyttä ja tarjotakseen koulutusta, jotta kapasiteettia voidaan tarjota tulevaisuudessa. Komissio toteaa myös, että MATSAN mukaan korkeammat vakuutusmaksut ja inflaatio ovat muita keskeisiä toimintakustannuksia lisääviä tekijöitä.
- (131) Suorituskyvyn tarkastuselin ilmoittaa, että MATSA aikoo lisätä poistokustannuksiaan merkittävästi kolmannella viiteajanjaksolla. Komissio ei kuitenkaan saanut näyttöä siitä, että poistokustannusten nousu olisi perusteltua kapasiteettiin liittyvien toimenpiteiden vuoksi, sillä Maltan suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ei esitetä yksityiskohtaisia tietoja kolmannella viiteajanjaksolla suunniteltujen uusien investointien vaikutuksesta kapasiteettiin.
- (132) Komissio katsoo, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan henkilöstön määrän lisääminen odotettavissa olevan tulevan kapasiteetin huomioon ottamiseksi voisi olla Maltan osalta pätevä syy täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdan mukaiseen poikkeamiseen. Koska suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ei kuitenkaan ole riittävästi tietoja, komissio ei ole pystynyt määrittämään, ovatko ilmoitetut henkilöstön palkkojen korotukset ja suunnitellut käyttömaisuusinvestoinnit tarpeellisia ja oikeasuhteisia paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi siten, että niitä voitaisiin käyttää perusteena poikkeamiselle unionin laajuisena määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä.
- (133) Sen vuoksi komissio katsoo, että Malta ei ole osoittanut riittävällä tavalla, että johdanto-osan 128–132 kappaleessa tarkoitettujen poikkeamien voitaisiin katsoa johtuvan yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät sellaisiin toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen paikallisten suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Maltan osalta.

- (134) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Malta ei ole esittänyt suorituskyky suunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, joiden perusteella olisi perusteltua poiketa unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Maltaan osalta.
- (135) Johdanto-osan 122–134 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Maltaan suorituskyky suunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisen suorituskyky tavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kustannustehokkuustavoitteiden luonnosten arviointi

- (136) Komissio katsoo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti Maltaan lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskeviin suorituskyky tavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.
- (137) Verratessaan kolmannen viiteajanjakson lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen komissio on ensinnäkin havainnut, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys Maltaan lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä (+4,3 %) on korkeampi kuin Maltaan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla (+2,0 %) kolmannen viiteajanjakson aikana.
- (138) Toiseksi komissio huomauttaa, että Maltaan lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskevat tavoitteiden luonnokset lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+4,3 %) ovat korkeammat kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (+0,6 %).
- (139) Sen vuoksi komissio katsoo, että Maltaan olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin tavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyille yksikkökustannukselle kolmannen viiteajanjakson osalta.

ROMANIAA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskyky tavoitteiden luonnosten arviointi

- (140) Romanian kolmannen viiteajanjakson osalta ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Romanian lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 euroa	34,03 euroa	65,45 euroa	41,94 euroa	38,16 euroa	38,18 euroa

- (141) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Romanian reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +2,9 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se jää unionin laajuisen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen alle samalla jaksolla.
- (142) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Romanian toisen ja kolmannen viiteajanjakson +0,6 prosentin vuotuinen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeiden tasolla alittaa samalla jaksolla unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityssuuntauksen, joka on -1,3 prosenttia.
- (143) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Romanian määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 34,03 euroa vuoden 2017 hintoina, on 14,6 prosenttia alhaisempi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 39,84 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Romanian määritetyt reitinaikaiset yksikkökustannukset vuonna 2024 ovat edelleen 9,0 prosenttia alhaisemmat kuin vertailuryhmän keskiarvo.

- (144) Lisäksi on tutkittava, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (145) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin kolmannen viiteajanjakson unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 15 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina, kun taas vastaava poikkeama pitkän aikavälin unionin laajuisesta kehityksestä on noin 32 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (146) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Romania ilmoittaa suorituskykysuunnitelman luonnoksessa, että reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle eli ROMATSAlle aiheutuu kolmannen viiteajanjakson aikana määritettyjä lisäkustannuksia, jotta se voi toteuttaa toimenpiteitä paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Romanian mainitsemat toimenpiteet liittyvät pääasiassa henkilöstö- ja koulutuskustannuksiin ja investointikustannuksiin.
- (147) Komissio toteaa, että ROMATSA suunnittelee lisähenkilöstökustannuksia ja muita toimintakustannuksia uusien reitinaikaisten lennonjohtajien rekrytoimiseksi ja kouluttamiseksi. Romania perustelee ehdotettua rekrytointi- ja koulutus suunnitelmaa sillä, että on korvattava suuri määrä suunniteltuja eläkkeelle siirtymisiä, joiden odotetaan saavuttavan huippunsa neljännellä viiteajanjaksolla. Romania huomauttaa, että suunnitelma on aloitettava jo kolmannella viiteajanjaksolla, sillä täyden toimiluvan saaneen lennonjohtajan kouluttaminen kestää kolmesta viiteen vuotta. Suorituskyvyn tarkastuselin katsoi kuitenkin, että rekrytointisuunnitelmaan liittyvien kustannusten tasoa olisi perusteltava tarkemmin, kun otetaan huomioon niiden korkea taso. Komissio katsoo suorituskyvyn tarkastuselimen neuvojen perusteella, että ROMATSAn olisi erityisesti annettava lisäselvitys siitä, miten henkilöstö- ja koulutuskustannukset kutakin kokoaikavastaavaa kohden on laskettu.
- (148) Investointikustannusten osalta komissio toteaa, että Romanian suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan, että seuraavien hankkeiden toteuttamisesta aiheutuu ylimääräisiä poisto- ja pääomakustannuksia: ilmailukenteen hallintajärjestelmän ensimmäisen vaiheen ensimmäinen jakso (joka alkoi toisella viiteajanjaksolla ja poistuu vuodesta 2020 alkaen) ja ensimmäisen vaiheen toinen jakso (joka alkoi toisella viiteajanjaksolla ja poistuu vuodesta 2022 alkaen), monimutkaisten liikennevirtojen hallitsemisen ja arvioinnin väline, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2024, sekä Datalink-palvelusopimus.
- (149) Ilmailukenteen hallintajärjestelmän kustannusten osalta suorituskyvyn tarkastuselin totesi toisen viiteajanjakson seurantaraportissaan, että toisen viiteajanjakson ensimmäisen vaiheen toisen jakson pääomamenot eivät toteutuneet koko viiteajanjakson aikana ja että todelliset kokonaisinvestointikustannukset olivat huomattavasti alhaisemmat kuin toisen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmassa määritetyt kustannukset. Suorituskyvyn tarkastuselin laskee kaiken kaikkiaan, että toisella viiteajanjaksolla ilmatilan käyttäjät ovat rahoittaneet 32,5 miljoonalla eurolla investointeja, joita ei ole toteutettu, eikä ole tiedossa, korvataanko tämä määrä ilmatilan käyttäjille. Suorituskyvyn tarkastuselin totesi, että lisäkustannukset, joiden Romania katsoi olevan poikkeama paikallisten kolmannen viiteajanjakson lennonaikaisten kapasiteettitavoitteidensa saavuttamiseksi, eivät siksi ole perusteltuja.
- (150) On huomattava, että komissio on todennut suorituskyvyn tarkastuselimen arvioinnin perusteella, että Romanian ehdottamia pääomakustannuksia ei ole asetettu tasolle, joka vastaa tosiasiallisten pääomakustannusten tasoa. Tämä johtaa kolmannen viiteajanjakson aikana pääomakustannuksiin, jotka ovat 16 miljoonaa euroa suuremmat kuin liikenne-riskimekanismista aiheutuva taloudellinen riski. Tätä ylitystä ei voida perustella kapasiteettitavoitteiden saavuttamisella.
- (151) Ottaen huomioon johdanto-osan 146–150 kappaleessa esitetyt näkökohdat ja suorituskyvyn tarkastuselimen neuvot komissio katsoo, että täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Romanian osalta.
- (152) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Romania ei ole esittänyt suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, joiden perusteella olisi perusteltua poiketa unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Romanian osalta.

- (153) Johdanto-osan 140–152 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Romanian suorituskyky suunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kustannustehokkuustavoitteiden luonnosten arviointi

- (154) Komissio katsoo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti Romanian lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskeviin suorituskykytavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.
- (155) Verrattessaan kolmannen viiteajanjakson lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen komissio on ensinnäkin havainnut, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys Romanian lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä (+4,3 %) on korkeampi kuin Romanian reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla (+2,9 %) kolmannen viiteajanjakson aikana.
- (156) Toiseksi komissio huomauttaa, että Romanian lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskevat tavoitteiden luonnokset lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+4,3 %) ovat korkeammat kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (–3,1 %).
- (157) Sen vuoksi komissio katsoo, että Romanian olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin tavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määrittelylle yksikkökustannukselle kolmannen viiteajanjakson osalta.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu, jolla täydennetään kapasiteettitavoitteiden luonnoksia koskevaa komission arviointia

- (158) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdassa vahvistettujen uudelleentarkasteltavien seikkojen osalta komissio toteaa, että Romanian suorituskyky suunnitelman luonnoksessa ehdotettu lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmä sisältää suurimman taloudellisen haitan, joka on 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja suurimman taloudellisen edun, joka on 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista.
- (159) Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kannustinjärjestelmän osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antamien asiantuntijaneuvojen perusteella komissio epäilee vahvasti sitä, olisiko ehdotetulla suurimmalla taloudellisella haitalla, joka muodostaa 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.
- (160) Tästä syystä Romanian olisi tarkistettava kannustinjärjestelmän luonnostaan lähi- ja lähestymisalueiden kapasiteettia koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, jotta tästä kannustinjärjestelmästä johtuva suurin taloudellinen haitta asetetaan tasolle, jossa sillä on oleellinen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, ja komission mukaan tämän pitäisi johtaa suurimpaan taloudelliseen haittaan, joka on vähintään yhtä suuri tai suurempi kuin 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

RUOTSIA KOSKEVAT HAVAINNOT

Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella asetettujen suorituskykytavoitteiden luonnosten arviointi

- (161) Ruotsin kolmannen viiteajanjakson osalta ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ovat seuraavat:

Ruotsin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 euroa	58,87 euroa	141,38 euroa	70,20 euroa	62,86 euroa	59,26 euroa

- (162) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhyketasolla on +0,2 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, ja se ylittää unionin laajuisen +1,0 prosentin kehityssuuntauksen samalla jaksolla.
- (163) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin toisen ja kolmannen viiteajanjakson +1,0 prosentin vuotuinen reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeiden tasolla alittaa samalla jaksolla unionin laajuisen pitkän aikavälin kehityssuuntauksen, joka on -1,3 prosenttia.
- (164) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 58,87 euroa vuoden 2017 hintoina, on 31,6 prosenttia korkeampi kuin asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo, joka on 44,74 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että ero on vielä suurempi kolmannella viiteajanjaksolla, koska Ruotsin vuoden 2024 määritetty reitinaikainen yksikkökustannus on 41,8 prosenttia suurempi kuin vertailuryhmän keskiarvo.
- (165) On tarpeen tutkia, voidaanko edellä mainittuja poikkeamia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b ja c alakohdassa vahvistetuista perusteista pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina kyseisen liitteen 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (166) Komissio toteaa, että suorituskyvyn tarkastuselimen arvioima ero Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ilmoitettujen kolmannen viiteajanjakson määritettyjen reitinaikaisten kustannusten ja niiden määritettyjen kustannusten välillä, jotka tarvittaisiin pitkän aikavälin unionin laajuisen kehityksen saavuttamiseksi, on noin 43 miljoonaa euroa vuoden 2017 hintoina.
- (167) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Ruotsi esittää suorituskykysuunnitelman luonnoksessa useita toimenpiteitä, jotka liittyvät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen.
- (168) Komissio toteaa erityisesti, että tärkein reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja eli LfV aikoo kouluttaa uusia lennonjohtajia, jotta voidaan vastata tuleviin eläkkeelle jäämisiin kolmannen viiteajanjakson jäljellä olevien vuosien aikana. Ruotsi ilmoittaa, että kolmannen viiteajanjakson aikana on suunniteltu Malmön alueen lennonjohtokeskukseen 14 kokoaikavastaavan lennonjohtajan ja Tukholman alueen lennonjohtokeskukseen 14 kokoaikavastaavan lennonjohtajan nettolisäystä. Komissio toteaa kuitenkin, että Ruotsi ei ole suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan esittänyt määrällisesti näiden henkilöstöön liittyvien toimenpiteiden odotettua kustannusvaikutusta.
- (169) Komissio toteaa, että henkilöstökustannusten lisäksi Ruotsi ilmoittaa, että LVF:n suurin uusi suuri investointi on "etälennonjohtopalvelujen laajentaminen" Tukholmassa ja neljällä siihen yhteydessä olevalla lentoasemalla (Kiiruna, Uumaja, Östersund ja Malmö). "Etälennonjohtopalvelujen laajentamisen" määritetyt kustannukset ovat 11 prosenttia kolmannen viiteajanjakson investointien määritetyistä kokonaiskustannuksista. Komissio toteaa, että yleensä etälennonjohtotornit ovat investointeja, joiden tarkoituksena on tarjota ilmaliikennepalveluja lentoasemilla, minkä vuoksi ne olisi periaatteessa kohdennettava pääasiassa lähi- ja lähestymisalueen palveluihin. Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa kuitenkin osoitetaan reitinaikaisiin palveluihin 75 prosenttia "etälennonjohtopalvelujen laajentamisen" kustannuksista ilman, että kuitenkaan perustellaan palvelujen maantieteellistä laajuutta ja luonnetta. Komissio toteaa myös, että ilmatilan käyttäjät kyseenalaistivat kuulemisissa tämän investoinnin toimintamallin. Komissio katsoo, että Ruotsin olisi tarkistettava tai perusteltava tarkemmin tämän investoinnin toimintamallia ja kustannusjakoa ja otettava huomioon ilmatilan käyttäjien esittämät huolenaiheet.
- (170) Komissio toteaa, että muut Ruotsin suunnittelemat uudet investoinnit ovat 33 prosenttia kolmannen viiteajanjakson investointien määritetyistä kokonaiskustannuksista. Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa mainitaan, että muut uudet investoinnit koostuvat viestintäjärjestelmiin, radiolaitteisiin, suunnistuslaitteisiin sekä ilmaliikennepalvelujen vara- ja tukijärjestelmiin liittyvistä korvaamisista ja/tai parannuksista. Komissio toteaa kuitenkin, että Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa ei anneta tietoja siitä, miten nämä uudet investoinnit edistävät paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamista.
- (171) Johdanto-osan 167–170 kappaleessa esitettyjen näkökohtien perusteella komissio katsoo, että Ruotsi ei ole osoittanut riittävällä tavalla, että johdanto-osan 166 kappaleessa tarkoitetun poikkeaman voitaisiin katsoa johtuvan yksinomaan määritetyistä lisäkustannuksista, jotka liittyvät sellaisiin toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen paikallisten kapasiteetin suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi. Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Ruotsin osalta.

- (172) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistetun perusteen osalta riittää, että mainitaan, että Ruotsi ei ole esittänyt suorituskykysuunnitelman luonnoksessa rakenneuudistustoimenpiteitä, joilla voitaisiin perustella poikkeaminen unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä. Näin ollen 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa vahvistettu peruste ei täyty Ruotsin osalta.
- (173) Lisäksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdassa tarkoitettujen keskeisten tekijöiden ja parametrien uudelleentarkastelu, joka on perustana suorituskykytavoitteiden luonnoksille kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, on johtanut seuraaviin havaintoihin, jotka liittyvät vuoden 2019 kustannusten perustasoon, pääomakustannuksiin ja eläkkeisiin.
- (174) Komissio toteaa, että Ruotsi ehdottaa vuoden 2019 perustason mukauttamista siten, että siinä otetaan huomioon kolmen uuden lentoaseman käyttöönotto reittimaksujärjestelmässä vuodesta 2020 alkaen. Suorituskyvyn tarkastuselin toteaa, että suurin osa tästä mukautuksesta liittyy Scandinavian Mountains Airport -lentoasemaan, jolla lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja SDATS tarjoaa lennonjohtopalveluja. Suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan, että monet Ruotsin lentoasemat tarjoavat reitinaikaisia palveluja. Ruotsin mukaan se, että lentoasemien sallitaan tarjota reitinaikaisia palveluja ja lähestymispalveluja, on kustannustehokkaampaa, sillä Ruotsin lentoasemien lähestymisalueet ovat suuria ja maantieteellisesti kaukaisia.
- (175) Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa todetaan, että kolmen uuden lentoaseman sisällyttäminen reitinaikaisten palvelujen järjestelmään ei siirrä vastuita tai kustannuksia järjestelmään jo kuuluvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välillä. Suorituskyvyn tarkastuselin totesi, että tätä mukautusta ei ole selitetty selkeästi Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnoksessa.
- (176) Komissio katsoo suorituskyvyn tarkastuselimen neuvonnan perusteella, että Ruotsin olisi arvioitava uudelleen ne määrät, joita ehdotetaan veloittavaksi LFV:n pääomakustannuksiin sisältyvänä oman pääoman tuottona. Suorituskyvyn tarkastuselin arvioi, että kolmannella viiteajanjaksolla ilmoitetut pääomakustannukset ovat 1,3 miljoonaa euroa suuremmat kuin tosiasialliset pääomakustannukset. Komissio ja suorituskyvyn tarkastuselin toteavat erityisesti, että Ruotsin LFV:n osalta ehdottama 0,7–1,9 prosentin oman pääoman kustannusten vaihteluväli on korkeampi kuin Ruotsin hallituksen LFV:n osalta sallimat oman pääoman kustannukset, jotka ovat 0,0 prosenttia. Komissio toteaa, että LFV:n ehdotettuihin pääomakustannuksiin sisältyy useiden lennonaikaisten palvelujen tarjoajien Ruotsin lentoasemien oman pääoman tuotto. Komissio katsoo, että Ruotsin olisi selvennettävä ja perusteltava näiden lentoasemien sisällyttäminen kaikkiin LFV:n kustannuseriin tai tarkistettava toimittamiaan tietoja vastaavasti.
- (177) Komissio katsoo suorituskyvyn tarkastuselimen neuvonnan perusteella, että Ruotsin olisi arvioitava ehdotetut eläkekustannukset uudelleen. Suorituskyvyn tarkastuselin totesi, että LFV:n eläkekustannusten keskimääräinen osuus kolmannella viiteajanjaksolla on huomattavasti unionin keskiarvoa suurempi. Se totesi myös, että julkiseen eläkejärjestelmään liittyvät maksut sisältyvät henkilöstökustannuksiin sosiaaliturvakustannuksina eivätkä raportointitaulukoissa erikseen yksilöityihin eläkekustannuksiin. Suorituskyvyn tarkastuselin katsoo, että eläkekustannukset kirjataan myös pääomakustannuksiin, koska aiempina viiteajanjaksoina syntyneisiin eläkekustannuksiin liittyvät maksamattomat saatavat sisältyvät pääomapohjaan. Suorituskyvyn tarkastuselin päätelee, että etuus pohjaisen järjestelmän oletusten avoimuuden puutteesta saattaa tulla ongelma kolmannen viiteajanjakson vapautettujen kustannusten tarkastamisessa. Komissio katsoo, että Ruotsin olisi ilmoitettava eläkekustannukset avoimesti raportointitaulukoiden erillisellä eläkekustannusrivillä.
- (178) Johdanto-osan 161–177 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Ruotsin suorituskykysuunnitelman luonnokseen sisältyvät ehdotetut tavoitteet olisi arvioitava yhteensopimattomiksi unionin laajuisen suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevien kustannustehokkuustavoitteiden luonnosten arviointi

- (179) Komissio katsoo täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti Ruotsin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta koskeviin suorituskykytavoitteiden luonnoksiin liittyvän huolenaiheita.
- (180) Verratessaan kolmannen viiteajanjakson lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitystä reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykseen komissio on ensinnäkin havainnut, että lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys Ruotsin lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykkeellä (+0,9 %) on korkeampi kuin Ruotsin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla (+0,2 %) kolmannen viiteajanjakson aikana.

- (181) Toiseksi komissio huomauttaa, että Ruotsin lentoaseman lennonvarmistusmaksuvyöhykettä koskevat tavoitteiden luonnokset lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitykselle kolmannen viiteajanjakson aikana (+0,9 %) on korkeampi kuin toisen viiteajanjakson aikana havaittu tosiasiallinen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys (-5,8 %).
- (182) Kolmanneksi, kun komissio vertasi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen kansallisten tavoitteiden luonnoksia samankaltaisten lentoasemien suorituskykyyn kolmannella viiteajanjaksolla, se havaitsi, että Tukholman Arlandan lentoasemalle arvioitu määritetty yksikkökustannus oli jonkin verran korkeampi kuin määritetyn yksikkökustannuksen mediaani asiaankuuluvassa vertailuryhmässä.
- (183) Sen vuoksi komissio katsoo, että Ruotsin olisi perusteltava tarkemmin lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalveluja koskevat kustannustehokkuustavoitteet edellä esitettyjen havaintojen perusteella tai tarkistettava alaspäin tavoitteiden luonnoksia lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritetyille yksikkökustannukselle kolmannen viiteajanjakson osalta.

PÄÄTELMÄT

- (184) Johdanto-osan 21–183 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella komissio on todennut, että Belgian, Saksan, Kreikan, Ranskan, Kyproksen, Latvian, Luxemburgin, Maltaan, Alankomaiden, Romanian ja Ruotsin toimittamat kansallisten ja toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskyky suunnitelmien luonnokset sisältävät tiettyjä suorituskykytavoitteita, jotka eivät ole yhdenmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.
- (185) Asianomaisten jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimitettava komissiolle tarkistetut suorituskyky suunnitelmien luonnokset kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen hyväksymispäivästä ja huomioitava niissä komission esittämät suositukset.
- (186) Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden, jotka yhdessä Sveitsin kanssa laativat ja toimittivat luonnoksen kolmannen viiteajanjakson suorituskyky suunnitelmaksi toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla, olisi toimitettava yhdessä FABECin tarkistettu suorituskyky suunnitelman luonnos, jossa otetaan huomioon tässä päätöksessä esitetyt suositukset.
- (187) Tämän jälkeen komissio arvioi tarkistetut suorituskyky suunnitelmien luonnokset kokonaisuudessaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 15 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen, ja kyseisen arvioinnin perusteella se voi ottaa minkä tahansa kannan suorituskykytavoitteiden luonnoksiin ja muihin suorituskyky suunnitelmien seikkoihin, joihin liittyen ei ole esitetty vastalauseita tässä päätöksessä.
- (188) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 17 artiklan mukaisesti suorituskyky suunnitelman viimeisimmässä luonnoksessa asetettuja tavoitteita on sovellettava väliaikaisesti siihen asti, kun komissio on tehnyt päätöksen suorituskykytavoitteiden tai tarkistettujen suorituskykytavoitteiden yhdenmukaisuudesta, minkä jälkeen kyseisen jäsenvaltion tai kyseisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä lopullinen suorituskyky suunnitelmansa.
- (189) Kustannustehokkuuteen liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen osalta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 17 artiklaa sovelletaan takautuvasti lopulliseen suorituskyky suunnitelmaan sisältyviin tavoitteisiin. Tämän seurauksena suorituskyky suunnitelman luonnoksen perusteella lasketun yksikköhinnan tai -hintojen soveltamisesta aiheutuva ero tuloissa siihen nähden, että sovellettaisiin lopullisen suorituskyky suunnitelman perusteella laskettua yksikköhintaa tai -hintoja, tasataan myöhemmillä yksikköhintojen mukautuksilla kolmannen viiteajanjakson aikana, minkä lisäksi näitä mukautuksia säännellään täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 vahvistetuilla poikkeuksellisilla toimenpiteillä. Näin ollen komissio ei tee päätelmiä yksikköhintojen vaatimustenmukaisuudesta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 29 artiklan 3 kohdan mukaisesti ennen asiaankuuluvien lopullisten suorituskyky suunnitelmien hyväksymistä.
- (190) Komissio huomauttaa, että eräät jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikomuksestaan sisällyttää kolmannen viiteajanjakson kustannusperustaansa kustannuseriä, jotka liittyvät miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla. Suorituskyky suunnitelmien luonnoksiin sisältyvien seikkojen perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaisia määritettyjä kustannuksia kolmannen viiteajanjakson kustannusperustaansa ja jos tällaisia kustannuksia on sisällytetty, missä määrin ne aiheutuvat lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta ja niiden voitaisiin näin ollen katsoa kuuluvan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän soveltamisalaan. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille kertaluonteisen tietopyynnön asiaan liittyvien tietojen keräämiseksi, ja ne tutkivat tarkemmin yksikköhintojen vaatimustenmukaisuuden varmistamisen yhteydessä raportoituja kustannuksia, jotka liittyvät miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla. Tämä päätös ei vaikuta miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskeviin komission havaintoihin ja päätelmiin.

(191) Vastauksena Venäjän 24 päivänä helmikuuta 2022 aloittamaan sotilaalliseen hyökkäykseen Ukrainaa vastaan unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia, Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia sekä muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisen luonnollisen henkilön, oikeushenkilön, yhteisön tai elimen omistamia, tilaamia tai muuten hallinnassa olevia, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä tai lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet johtavat lentoliikenteen vähenemiseen unionin alueen yllä sijaitsevassa ilmatilassa. Unionin tason vaikutusten ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa maaliskuussa 2020 puhjennesta covid-19-pandemiasta aiheutuneeseen lentoliikenteen vähenemiseen. Sen vuoksi on asianmukaista pitää voimassa nykyiset toimenpiteet ja prosessit, jotka koskevat suorituskyvyn kehittämissä-jestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa kolmannella viiteajanjaksolla. Kun jäsenvaltiot, joille tämä päätös on osoitettu, tarkistavat paikallisia suorituskykytavoitteitaan osana tarkistettuja suorituskykysuunnitelmien luonnoksia, niiden olisi otettava asianmukaisesti huomioon asiaankuuluvien liikenteen muutosten toiminnalliset ja taloudelliset vaikutukset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Belgian, Saksan, Kreikan, Ranskan, Kyproksen, Latvian, Luxemburgin, Maltaan, Alankomaiden, Romanian ja Ruotsin asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamiin kansallisten ja toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvät suorituskykytavoitteet, jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, eivät ole yhdenmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kolmannen viiteajanjakson osalta.

2 artikla

Kyproksen ja Kreikan on tarkistettava alaspäin reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnoksia siten, että kapasiteettitavoitteet ilmaistaan ilmaliiikennevirtojen säätelystä johtuvaan lennonaikaiseen keskimääräiseen viivästykseen kuuluvina minuutteina lentoa kohden.

Asianomaisten jäsenvaltioiden on puututtava havaittuihin toimitettujen kapasiteettitavoitteiden luonnosten ja syyskuussa 2021 annetussa verkon operaatiosuunnitelmassa esitettyjen vastaavien viitearvojen välisiin poikkeamiin kolmannen viiteajanjakson kalenterivuosien 2022–2024 osalta, jotta voidaan vastata ennakoituun liikenteen kysyntään. Jos verkon operaatiosuunnitelmassa suositellaan erityisiä toimenpiteitä kapasiteetin suorituskyvyn parantamiseksi, nämä toimenpiteet on otettava huomioon suorituskykytavoitteita tarkistettaessa.

3 artikla

Belgian, Kreikan, Kyproksen, Latvian, Luxemburgin, Maltaan, Romanian ja Ruotsin on tarkistettava lentoreittimaksuvyöhykkeilleen asetettuja kustannustehokkuustavoitteita alaspäin siten, että ne ilmaistaan määritettyinä yksikkökustannuksina.

Tarkistaessaan kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksiaan kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden on

- varmistettava, että tarkistetut kustannustehokkuustavoitteet ovat yhdenmukaisia sekä unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen että unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen kanssa;
- alennettava määritettyjen kustannusten tasoa vastaavasti vähintään kalenterivuoden 2024 osalta;
- käytettävä viimeisimpiä palveluysikköinä ilmaistuja liikenne-ennusteita täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Poiketen siitä, mitä a alakohdassa säädetään, jos komissio on todennut tässä päätöksessä, että asianomaisen lentoreittimaksuvyöhykkeen perusarvo täyttää täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen, asianomaisen jäsenvaltion on varmistettava, että tarkistetut kustannustehokkuustavoitteet ovat yhdenmukaisia vähintään unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksen tai unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen kanssa.

Jos jäsenvaltio käyttää tarkistetussa suorituskykysuunnitelman luonnoksessaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaista poikkeamaa, sen on varmistettava, että poikkeaminen perustellaan riittävästi tiedoilla ja perusteluilla.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Saksan liittotasavallalle, Helleenien tasavallalle, Ranskan tasavallalle, Kyproksen tasavallalle, Latvian tasavallalle, Luxemburgin suurherttuakunnalle, Maltan tasavallalle, Alankomaiden kuningaskunnalle, Romanian ja Ruotsin kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen

LIITE

Asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimitettuihin kansallisiin tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskeviin suunnitelmiin sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden on todettu olevan ristiriidassa unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kolmannen viiteajanjakson osalta

1. FABECIN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Belgian ja Luxemburgin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	73,13 euroa	83,28 euroa	189,52 euroa	113,26 euroa	108,51 euroa	103,82 euroa

2. KREIKAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYVÄT TAVOITTEET

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ilmailunnevirtojen säätelystä johtuva keskimääräinen reitinaikainen viivästys minuutteina lentoa kohden

	2021	2022	2023	2024
Kreikan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnokset	0,32	0,26	0,20	0,20
Kreikan viitearvot	0,10	0,14	0,15	0,15

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Kreikan lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	31,37 euroa	23,20 euroa	40,71 euroa	32,60 euroa	33,12 euroa	32,93 euroa

3. KYPROKSEN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYYVÄT TAVOITTEET

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Ilmailukenttien säätelystä johtuva keskimääräinen reitinaikainen viivästys minuutteina lentoa kohden

	2021	2022	2023	2024
Kyproksen reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnokset	0,10	0,30	0,40	0,30
Kyproksen viitearvot	0,10	0,16	0,15	0,15

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Kyproksen lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	32,94 euroa	26,61 euroa	49,85 euroa	34,14 euroa	32,52 euroa	32,26 euroa

4. LATVIAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYYVÄT TAVOITTEET

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Latvian lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	27,90 euroa	23,61 euroa	40,07 euroa	31,28 euroa	29,14 euroa	26,83 euroa

5. MALTAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYYVÄT TAVOITTEET

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Maltan lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2–2021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	21,50 euroa	22,98 euroa	44,08 euroa	31,85 euroa	24,83 euroa	24,85 euroa

6. ROMANIAN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYYVÄT TAVOITTEET

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Romanian lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–20- 021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 euroa	34,03 euroa	65,45 euroa	41,94 euroa	38,16 euroa	38,18 euroa

7. RUOTSIN SUORITUSKYKYSUUNNITELMAN LUONNOKSEEN SISÄLTYYVÄT TAVOITTEET

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus

Ruotsin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–20- 021	2022	2023	2024
Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset määritettyinä reitinaikaisina yksikkökustannuksina (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 euroa	58,87 euroa	141,38 euroa	70,20 euroa	62,86 euroa	59,26 euroa