

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/772,**annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,****Tšekin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskyky-suunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa***(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2293)***(Ainoastaan tšekinkielinen teksti on todistusvoimainen)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

- (1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan mukaan on perustettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä. Lisäksi jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan mukaan laadittava sitovat suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava johdonmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komission tehtävänä on arvioida, ovatko jäsenvaltioiden laatimiin suorituskyky-suunnitelmaluonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettuja arviointiperusteita.
- (2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikennealaan ja johtanut lentoliikenteen merkittävään vähenemiseen pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamien toimenpiteiden vuoksi.
- (3) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin alun perin komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Koska nämä unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ja jäsenvaltioiden myöhemmin hyväksymät suorituskyky-suunnitelmien luonnokset kolmannelle viiteajanjaksolle laadittiin ennen covid-19-pandemiaa, niissä ei voitu ottaa huomioon pandemiasta aiheutuvia lentoliikenteen olosuhteiden merkittäviä muutoksia.

⁽¹⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1.).

⁽³⁾ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903, annettu 29 päivänä toukokuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2024 päättyvälle kolmannelle viiteajanjaksolle (EUVL L 144, 3.6.2019, s. 49).

- (4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen aiheuttamien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 (*) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Komissio hyväksyi 2 päivänä kesäkuuta 2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan nojalla täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 (†), jossa vahvistetaan tarkistettujen unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle.
- (5) Komissio toteaa, että Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) lokakuun 2021 perusliikenne-ennusteen mukaan unionin laajuinen lentoliikenne saavuttaa pandemiaa edeltäneet tasonsa vuoden 2023 aikana ja ylittää nämä tasot vuonna 2024. Liikenteen elpymiseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen suurta covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehitykseen liittyvien riskien vuoksi. Komissio toteaa myös, että liikenteen odotetaan jäsenvaltioissa elpymään eri tahdissa.
- (6) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, jotka sisältävät kolmannen viiteajanjakson tarkistettujen paikalliset suorituskykytavoitteet ja jotka toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Tarkistettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitettyjä suorituskykysuunnitelmaluonnokset viimeistään 17 päivänä marraskuuta 2021. Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Tšekin toimittamaan päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen.
- (7) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää tarkastuselimen lausunnon kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnista.
- (8) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut Tšekin ehdottamien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden käyttäen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettuja arviointiperusteita ja paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Komissio on täydentänyt arviointia kunkin suorituskyvyn keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta tarkastelemalla suorituskykysuunnitelmaluonnoksia uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

KOMISSION ARVIOINTI

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

- (9) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut Tšekin esittämien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistettua perustetta. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa vahvistettujen seikkojen osalta.
- (10) Tšekin turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ehdottamat turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat suorituskykytavoiteluonnokset ovat turvallisuudenhallinnan tavoitteen mukaan eriteltyinä ja täytäntöönpanotasona ilmaistuin seuraavat:

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/1627, annettu 3 päivänä marraskuuta 2020, covid-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) (EUVL L 366, 4.11.2020, s. 7).

(†) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/891, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2021, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien tarkistettujen unionin laajuisien suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2019/903 kumoamisesta (EUVL L 195, 3.6.2021, s. 3).

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

- (11) Komissio on todennut, että Tšekin maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (ANS CR) ehdottamat turvallisuustavoitteet vastaavat unionin laajuisia turvallisuustavoitteita kalenterivuonna 2024 ja sitä edeltävinä vuosina viiteajanjaksolla.
- (12) Komissio toteaa, että Tšekin toimittamassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään ANS CR:lle paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, kuten pakollisten ja vapaaehtoisten ilmoitusjärjestelmien kehittämistä, kansallisten turvallisuusviranomaisten ja ANS CR:n muodostaman turvallisuuslautakunnan perustamista sekä väsymisriskien hallintajärjestelmän kehittämistä ja tukemista ANS CR:ssä.
- (13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan (11) ja (12) kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 vahvistetut unionin laajuiset turvallisuuteen liittyvät suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa kolmannen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2024 mennessä, Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

- (14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Tšekin esittämien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun kriteerin perusteella. Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siten verrattu Euroopan reittiverkon kehittämissuunnitelmassa (ERNIP) vahvistettuihin horisontaalisen lennon reitinaikaisen tehokkuuden viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa vahvistettujen seikkojen osalta.
- (15) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten ympäristöön liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.
- (16) Tšekin ehdottamat suorituskykytavoiteluonnokset ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot kolmannelle viiteajanjaksolle ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuna seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Tšekin luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Tšekin viitearvot	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

- (17) Komissio toteaa, että Tšekin ehdottamat ympäristötavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.
- (18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Tšekki on esittänyt suorituskyky suunnitelmaluonnoksessa paikallisten ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi useita toimenpiteitä, joihin kuuluvat Prahan lentotiedotusalueen sektorijaon uudistaminen ja suunnitelma suorituskykyyn perustuvaan navigointiin (PBN) siirtymiseksi.
- (19) Lisäksi komissio toteaa, että Tšekki on jo ottanut käyttöön vapaan reitityksen ilmatilan (FRA) lentopintojen 95 ja 660 välillä helmikuusta 2021 lähtien.
- (20) Johdanto-osan 17–19 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Tšekin suorituskyky suunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskyky tavoitteiden kanssa ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

- (21) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Tšekin esittämien, keskimääräistä ilmailukäyttöolosuhteiden säätelyssä (ATFM) johtuvaa viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun kriteerin perusteella. Tšekin suorituskyky suunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu verkon operatiosuunnitelmassa vahvistettuihin viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.
- (22) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskyky suunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten kapasiteettiin liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.
- (23) Tšekin kolmannelle viiteajaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästykseen minuutteina lentoa kohti, sekä vastaavat verkon operatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

	2021	2022	2023	2024
Luonnos Tšekin reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästyksenä minuutteina lentoa kohti	0,06	0,11	0,11	0,11
Tšekin viitearvot	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) Komissio toteaa, että Tšekin ehdottamat kapasiteettitavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.
- (25) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Tšekki on esittänyt suorituskyky suunnitelmaluonnoksessa useita toimenpiteitä paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Näitä toimenpiteitä ovat siirtyminen uuteen ilmaliikenteen hallintajärjestelmään, ilmaliikenteen hallinnan optimointi- ja rakenneuudistushanke, ilmatilan hallintavälineen käyttöönotto, uusi sektorijako sekä lennonjohtajien määrän merkittävä lisääminen kolmannen viiteajanjakson loppuun mennessä.
- (26) Johdanto-osan 24 ja 25 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Tšekin suorituskyky suunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

- (27) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten havaittiin antavan aiheutta huolen Tšekin osalta.
- (28) Komissio totesi erityisesti, että kolmannelle viiteajanjaksolle ehdotetut keskimääräisen ATFM-viivästyksen tavoiteaika eli 0,40 minuuttia lentoa kohti kalenterivuosina 2021–2024 on selvästi pidempi kuin toisella viiteajanjaksolla saavutettu ATFM-viivästystaso, joka oli 0,01–0,16 minuuttia lentoa kohti.
- (29) Sen vuoksi komissio katsoo, että Tšekin olisi lopullisen suorituskyky suunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän kolmannelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteitaan johdanto-osan 28 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

- (30) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Tšekin esittämän, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen kriteerien perusteella. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys kolmannella viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys toisella ja kolmannella viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.
- (31) Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet. Arviointia täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kyseisten tavoitteiden taustalla olevia keskeisiä tekijöitä ja parametreja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (32) Tšekin kolmannelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset ovat seuraavat:

Tšekin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 euroa	41,95 euroa	79,46 euroa	59,18 euroa	52,51 euroa	46,06 euroa

- (33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Tšekin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on +2,4 prosenttia vuodessa kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen +1,0 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.
- (34) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Tšekin reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on -0,1 prosenttia vuodessa toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen -1,3 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.
- (35) Verrattaessa johdanto-osan 33 ja 34 kappaleessa tarkoitettuja määritetyn yksikkökustannuksen paikallisia ja unionin laajuisia kehityssuuntauksia olisi kuitenkin otettava huomioon, että Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) Tšekille kolmannen viiteajanjakson aikana ennustaman reitinaikaisen liikenteen kasvun ennustetaan olevan merkittävästi vähäisempää kuin keskimääräinen liikenteen kasvu unionin tasolla. Tämän vuoksi Tšekin on vaikeampaa seurata tätä määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuista kehitystä.
- (36) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Tšekin määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on 41,95 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina, mikä on 8,0 prosenttia korkeampi kuin vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo 38,85 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että ero on vielä suurempi kolmannella viiteajanjaksolla, koska Tšekin määritetty reitinaikainen yksikkökustannus vuonna 2024 on 12,4 prosenttia vertailuryhmän keskiarvoa korkeampi.
- (37) Komissio on lisäksi tutkinut, voitaisiinko johdanto-osan (34) ja (36) kappaleessa esitettyjä poikkeamia pitää tarpeellisina ja oikeasuhteisina täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan mukaisesti edellyttäen, että todetut poikkeamiset määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisesta kehityksestä ja määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuisesta pitkän aikavälin kehityksestä johtuvat yksinomaan ylimääräisistä määritetyistä kustannuksista, jotka liittyvät suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella tarvittaviin toimenpiteisiin tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuihin rakenneuudistustoimenpiteisiin.
- (38) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa määritellyn perusteen osalta komissio toteaa, että Tšekki esittää suorituskyky-suunnitelmaluonnoksessaan useita toimenpiteitä, joita lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja (ANS CR) on toteuttanut paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Tšekki esittää, että ilman merkittäviä investointeja järjestelmiin, menettelyihin ja operatiiviseen henkilöstöön kolmannella viiteajanjaksolla ANS CR ei pystyisi mukautumaan vuonna 2019 kirjattuun liikennemäärään ennen covid-19-pandemiaa, kun otetaan huomioon myös liikenteen kompleksisuuden jatkuva lisääntyminen.
- (39) Suorituskyky-suunnitelmaluonnoksessa esitetyillä kapasiteetin lisäämistöimenpiteillä pyritäänkin rakenteellisesti lisäämään reitinaikaisten palvelujen kapasiteettia ja tuottavuutta erityisesti siten, että alueellisilla lentoasemilla aiemmin lähilennonjohdosta vastanneet lennonjohtajat voivat ottaa hoitaakseen uusia alemman reitti-ilmatilan valvontaan liittyviä tehtäviä. Taustalla vaikuttaviin toimenpiteisiin kuuluvat näiden lennonjohtajien kouluttaminen, yrityksen sisäisen työn uudelleenorganisointi ja ilmatilan sektorijaon uudelleenjärjestely. Tämän aloitteen ja uusien lennonjohtajien rekrytoinnin myötä reitinaikaisten lennonjohtajien suunniteltu määrä kasvaa kolmannella viiteajanjaksolla merkittävästi vuoden 2019 tasoon verrattuna. Uuden ilmailukenteen hallintajärjestelmän, joka on tarkoitettu ottaa käyttöön vuonna 2022, odotetaan lisäävän kapasiteettia.

- (40) Suorituskyvyn tarkastuselimen yksityiskohtaisen analyysin perusteella komissio katsoo, että Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esittämät asiaankuuluvat toimenpiteet ovat tarpeellisia paikallisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän arvioinnin perusteella voidaan lisäksi päätellä, että kyseisistä toimenpiteistä aiheutuvat lisäkustannukset ovat suuremmat kuin johdanto-osan 33 ja 34 kappaleessa tarkoitettu poikkeama unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä ja unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksestä.
- (41) Johdanto-osan 38–40 kappaleessa esitettyjen huomioiden perusteella komissio katsoo, että 1.4 kohdan d alakohdan i alakohdassa esitetty peruste täyttyy Tšekin osalta.
- (42) Edellä esitetystä seuraa, ettei ole tarpeen tutkia tarkemmin, täyttyykö 1.4 kohdan d alakohdan ii alakohdassa esitetty peruste Tšekin osalta.
- (43) Johdanto-osan 33–42 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoiteluonnosten uudelleentarkastelu

- (44) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 soveltamisalaan mainitun asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten havaittiin antavan aiheita huoleen Tšekin osalta.
- (45) Komissio vertasi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta vastaavilla lentoasemilla kolmannella viiteajanjaksolla ja totesi, että Prahan lentoasemalla määritetyn yksikkökustannuksen arvioidaan olevan varsin huomattavasti näiden vastaavien lentoasemien mediaania suurempi.
- (46) Sen vuoksi komissio katsoo, että Tšekin olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän kolmannelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kustannustehokkuustavoitteitaan johdanto-osan 28 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

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

- (47) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan kapasiteettitavoiteluonnoksista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien luonnosten uudelleentarkastelulla. Komissio on tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetyt aineelliset vaatimukset. Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvissä kannustinjärjestelmien luonnoksissa havaittiin aiheita huoleen.
- (48) Komissio toteaa, että Tšekin suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuihin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyvä taloudellinen haitta, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista.
- (49) Komissiolla on näiden kannustinjärjestelmien osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausannon perusteella vakavia epäilyjä siitä, onko ehdotetulla taloudellisella enimmäishaitalla, joka on 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, mitään olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

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

PÄÄTELMÄT

- (51) Komissio on todennut johdanto-osan 9–50 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Tšekin toimittamiin suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet ovat johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.
- (52) Komissio toteaa, että jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikovansa sisällyttää miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyvät kustannuserät kolmannen viiteajanjakson kustannuserusteisiinsa. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvien seikkojen perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaiset määritetyt kustannukset kolmannen viiteajanjakson kustannuserusteisiinsa, ja jos tällaiset kustannukset on otettu mukaan, missä määrin ne ovat aiheutuneet lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen yhteydessä ja ne voitaisiin siten ottaa huomioon suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä ja maksujärjestelmässä. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille tietopyynnön asiaa koskevien tietojen keräämiseksi ja tarkastelevat edelleen miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyviä ilmoitettuja kustannuksia yksikköhintojen vaatimustenmukaisuuden todentamisen yhteydessä. Tämä päätös ei rajoita miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskevia komission havaintoja ja päätelmiä.
- (53) Vastauksena Venäjän Ukrainaan kohdistamaan sotilaalliseen hyökkäykseen, joka alkoi 24 päivänä helmikuuta 2022, unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia sekä Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia ja muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisten luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden, yhteisöjen tai elinten omistuksessa tai vuokraamia tai muulla tavoin näiden määräysvallassa, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä ja lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet vähentävät lentoliikennettä unionin alueen yläpuolisessa ilmatilassa. Unionin laajuisen vaikutuksen ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa lentoliikenteen vähenemiseen, joka aiheutui covid-19-pandemian puhkeamisesta maaliskuussa 2020. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa koskevat nykyiset toimenpiteet ja prosessit kolmannella viiteajanjaksolla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

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

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tšekin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

Komission puolesta
Adina VĂLEAN
Komission jäsen

LIITE

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

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Turvallisuudenhallinnan tehokkuus

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

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Tosiasiallisen lentoradan mukainen keskimääräinen horisontaalinen lennon tehokkuus reitillä

	2021	2022	2023	2024
Tšekin luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Tšekin viitearvot	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys minuutteina lentoa kohti

	2021	2022	2023	2024
Luonnos Tšekin reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi ATFM-viivästykseenä minuutteina lentoa kohti	0,06	0,11	0,11	0,11
Tšekin viitearvot	0,06	0,11	0,11	0,11

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE**Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus**

Tšekin lentoreittimaksuvyöhyke	2014 perusarvo	2019 perusarvo	2020–2021	2022	2023	2024
Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 euroa	41,95 euroa	79,46 euroa	59,18 euroa	52,51 euroa	46,06 euroa