



KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2024/1688,

annettu 12 päivänä kesäkuuta 2024,

ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2025 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2029 päättyvälle neljännelle viiteajanjaksolle

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

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat komission vahvistamia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannus-
tehokkuus, vahvistetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ⁽²⁾ 9 artiklan 3 ja 4 kohdassa.
- (2) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 9 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle, joka kattaa kalenterivuodet 2025–2029, on hyväksyttävä ennen 1 päivää kesäkuuta 2024, jotta jäsenvaltioilla on aikaa laatia suorituskyky suunnitelmat, jotka olisi toimitettava komissiolle viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2024 arviointia varten.
- (3) Laatiessaan unionin laajuisia suorituskykytavoitteita neljännelle viiteajanjaksolle komissio julkaisi ohjeelliset unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vaihteluvälit asetuksen (EY) N:o 549/2004 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen sidosryhmien, muiden asiaankuuluvien henkilöiden ja organisaatioiden sekä turvallisuusnäkökohtien osalta Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'EASA', kuulemiseksi. Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ohjeelliset vaihteluvälit vahvistettiin virallisesti komission päätöksessä (EU) 2023/2481 ⁽³⁾, ja ne perustuivat komission asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti nimeämältä suorituskyvyn tarkastuselimeltä saatuihin suosituksiin. Komission suorituskyvyn tarkastuselimen tuella järjestämiin unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vaihteluvälejä koskeviin kuulemistoimiin sisältyi sidosryhmien kokous 8 päivänä marraskuuta 2023 ja verkkokysely, joka oli saatavilla 4 päivän lokakuuta 2023 ja 1 päivän joulukuuta 2023 välisenä aikana.
- (4) Suorituskyvyn tarkastuselin toimitti komissiolle maaliskuussa 2024 loppukertomuksensa ehdotetuista unionin laajuisista suorituskykytavoitteista neljännelle viiteajanjaksolle. Kertomuksessa esitetään yksityiskohtaisesti ehdotettujen tavoitteiden taustalla olevat oletukset, perustelut ja analyysi sekä niihin liittyvät perusarvot, varoituskynnykset ja vertailuryhmät. Kertomuksessa esitetään myös johdanto-osan kappaleessa 3 tarkoitettujen sidosryhmien kuulemisen tulokset. Suorituskyvyn tarkastuselin käytti Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun, jäljempänä 'STATFOR', saataville asettamia uusimpia neljännen viiteajanjakson liikenneoletuksia koskevaa raporttia.

⁽¹⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽³⁾ Komission päätös (EU) 2023/2481, annettu 10 päivänä marraskuuta 2023, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ohjeellisten vaihteluvälien vahvistamisesta neljännelle viiteajanjaksolle (2025–2029) (EUVL L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj>).

- (5) Tässä päätöksessä vahvistettavissa neljännen viiteajanjakson unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa on otettu huomioon suorituskyvyn tarkastuselimeltä, verkon hallinnoijalta, EASAlta ja kansallisilta valvontaviranomaisilta saadut tiedot.
- (6) Tämä päätös kattaa suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän maantieteellisen soveltamisalan eli jäsenvaltiot, Norjan ja Sveitsin. Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle ja niihin liittyvät perusarvot on vahvistettu helmikuussa 2024 julkaistun STATFOR-perusliikenne-ennusteen perusteella, sellaisena kuin se on ilmaistu IFR-tapahtumina ja palveluysiköinä. Tämän reitinaikaisen liikenne-ennusteen mukaan unionin tasolla vuonna 2024 IFR-tapahtumia on 9 552 000 ja palveluysiköitä 128 933 200, vuonna 2025 IFR-tapahtumia on 9 787 000 ja palveluysiköitä 133 040 200, vuonna 2026 IFR-tapahtumia on 10 004 000 ja palveluysiköitä 136 927 200, vuonna 2027 IFR-tapahtumia on 10 209 000 ja palveluysiköitä 140 566 200, vuonna 2028 IFR-tapahtumia on 10 430 000 ja palveluysiköitä 144 385 200 ja vuonna 2029 IFR-tapahtumia on 10 594 000 ja palveluysiköitä 147 464 200.
- (7) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jota mitataan lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen sertifioitujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallinnan tehokkuuden tasona, olisi edistettävä turvallisuustasoa, joka ylittää lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallintajärjestelmiä koskevien vaatimusten noudattamisen vähimmäistason. Näiden suorituskykytavoitteiden taso olisi asetettava ottaen huomioon turvallisuuteen liittyvän suorituskyvyn kannalta keskeisen osa-alueen tosiasiallinen ja tavoiteltu suorituskyky kolmannella viiteajanjaksolla sekä neljännellä viiteajanjaksolla sääntelyn ja operatiivisen kehityksen valossa tarvittavat lisäparannukset.
- (8) Lisäksi olisi otettava huomioon turvallisuuteen liittyvän suorituskyvyn kannalta keskeisen osa-alueen ja muiden kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän keskeisten suorituskyvyn osa-alueiden väliset keskinäiset riippuvuussuhteet ottaen huomioon, että turvallisuudenhallinta toimii valvontamekanismina, jolla varmistetaan, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen turvallisuuteen vaikuttavat ulkoiset tai sisäiset tekijät tunnistetaan ja niihin puututaan asianmukaisesti. Sen vuoksi olisi kolmatta viiteajanjaksoa myöten kiinnitettävä erityistä huomiota valmiuksien parantamiseen turvallisuusriskien hallinnassa, johon olisi sovellettava kunnianhimoisempaa tavoiteltua suoritusastoa kuin muilla turvallisuudenhallinnan osa-alueilla.
- (9) EASA on päivittänyt turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevan keskeisen suorituskykyindikaattorin mittaamisen perustana olevat menetelmät neljättä viiteajanjaksoa varten. Mukautetulla menetelmällä pyritään varmistamaan yhdenmukaisuus alan parhaiden käytäntöjen kanssa ottaen huomioon sääntelyn ja tekniikan kehitys. Tästä syystä edellytykset, jotka lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä saavuttaakseen tietyn turvallisuudenhallinnan tehokkuuden tavoitearvon, jotka määrittämään "täytäntöönpanotasoiksi" ja vaihtelevat A:sta D:hen, ovat tiukentuneet kolmanteen viiteajanjaksoon verrattuna. Näiden muutosten vuoksi kolmannen ja neljännen viiteajanjakson turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet eivät ole suoraan vertailukelpoisia.
- (10) Ympäristöön liittyvän suorituskyvyn kannalta keskeisen osa-alueen neljännen viiteajanjakson unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden, joita mitataan tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena, olisi heijastettava unionin vihreän kehityksen ohjelmaa. Unioni on asettanut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119⁽⁴⁾ oikeudellisia velvoitteita ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi viimeistään vuoteen 2050 mennessä ja kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämiseksi vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tätä varten kaikkien talouden alojen, myös lentoliikenteen, olisi osallistuttava vaadittuihin kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin. Ilmaliikenteen hallinnan (ATM) osalta tämä merkitsee sitä, että lentojen tehostumukseen, joka johtaa liialliseen polttoaineenkulutukseen ja kasvihuonekaasupäästöihin, olisi puututtava tehokkaasti. Tähän olisi sisällyttävä myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien hallinnan ulkopuolella olevista tekijöistä, kuten sääoloista ja liikennekieltoalueista johtuvan tehostumuuden lieventäminen asianmukaisin operatiivisin toimenpitein.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (11) Unionin laajuisten ympäristöä koskevien suorituskykytavoitteiden tason asettamisessa neljännelle viiteajanjaksolle olisi otettava huomioon tällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella saavutettu aiempi suorituskyky, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ⁽³⁾ liitteessä I tarkoitettussa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa (ERNIP) esitettyjen toimenpiteiden arvioidut hyödyt ja Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seuraukset ilmaliikennevirtoihin ilmatilassa.
- (12) Lisäksi olisi otettava huomioon ympäristöön ja kapasiteettiin liittyvien suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden keskinäinen riippuvuus. Suorituskyvyn tarkastuselimen analyysi osoittaa, että ympäristönsuojelun taso ja kapasiteetti ovat tiiviisti sidoksissa toisiinsa. Sen vuoksi horisontaalisen lennon tehokkuuden tavoitellut parannukset neljännellä viiteajanjaksolla edellyttävät, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat puuttuvat tehokkaasti mahdolliseen olemassa olevaan kapasiteettipulaan, joka rajoittaa ilmatilan saatavuutta käyttäjille ja johtaa optimaalista huonompiin lentoratoihin ruuhkautuneiden alueiden kiertämiseksi.
- (13) Kun otetaan huomioon, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toteuttamat operatiiviset toimenpiteet, mukaan lukien ERNIP:n puitteissa suunnitelluista toimenpiteistä saatavat hyödyt, toteutuvat vaiheittain neljännen viiteajanjakson aikana, ja se, että neljännen viiteajanjakson aikana ennustettu liikenteen kasvu, joka voi vaikuttaa lentotoiminnan vaativuuteen, ympäristönsuojelun tasoa olisi pyrittävä parantamaan vaiheittaisella lähestymistavalla ottaen huomioon myös Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan vaikutukset ilmaliikennevirtoihin tietyissä jäsenvaltioissa.
- (14) Kun otetaan huomioon johdanto-osan kappaleessa (12) esitetty kapasiteettiin ja ympäristöön liittyvien suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden keskinäiset riippuvuussuhteet ja ilmaliikenteen hallinnan ympäristövaikutusten vähentämisen merkitys unionin vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisen tukemiseksi, unionin laajuiset kapasiteetin suorituskykytavoitteet, jotka mitataan lennonvarmistuspalveluista johtuvana keskimääräisenä ATFM-viivästyksenä lentoa kohti, olisi asetettava tasolle, jolla varmistetaan palvelun riittävä laatu käyttäjille.
- (15) Neljännen viiteajanjakson unionin laajuisilla kapasiteettitavoitteilla olisi erityisesti edistettävä tiettyjen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien pitkäaikaisen ilmaliikenteen hallinnan kapasiteettivajeen nopeaa ja tehokasta ratkaisemista. Tällaisia kapasiteettiongelmia on havaittu toisen viiteajanjakson (toinen viiteajanjakso 2015–2019) jälkeen, ja ne ovat nousseet uudelleen esiin covid-19-kriisin jälkeen, mikä on monissa tapauksissa johtanut uusien lennonjohtajien koulutuksen merkittävään vähenemiseen tai keskeyttämiseen jopa niissä aluelennonjohtokeskuksissa, joissa lennonjohtajien lukumäärät olivat historiallisesti liian alhaisia liikennekysyntään vastaamiseksi. Sen vuoksi ilmaliikenteen hallintakapasiteetti ei joillakin unionin alueilla, erityisesti muutamissa Euroopan ydinalueen aluelennonjohtokeskuksissa, ole riittänyt vastaamaan lentoliikenteen elpymiseen covid-19-pandemian aikana koetusta liikenteen jyrkästä laskusuhdanteesta.
- (16) Lisäksi olisi otettava huomioon Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta johtuvat liikenteen muutokset, jotka ovat johtaneet lentojen määrän merkittävään kasvuun tietyissä jäsenvaltioissa liikennevirtojen muuttumisen vuoksi. Tämä tilanne on haaste asianomaisille lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, joiden on otettava vastaan suuria ja kasvavia liikennemääriä myös neljännellä viiteajanjaksolla. Liikennevirtojen havaittua keskittymistä tietyillä alueilla pahentaa entisestään se, että tietyt jäsenvaltioiden valvomat ilmatilan osat ovat suljettuja Ukrainan vastaisen rajan läheisyydessä.

⁽³⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/123, annettu 24 päivänä tammikuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 kumoamisesta (EUVL L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (17) Lopuksi olisi otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kapasiteetin vahvistamistoimenpiteet, jotka on jo sisällytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklassa tarkoitettuun eurooppalaiseen verkon operaatiosuunnitelmaan (NOP). Viimeisin saatavilla oleva verkon operaatiosuunnitelman versio ⁽⁶⁾, joka kattaa vuodet 2023–2027, sisältää kapasiteettiparannuksia useimmissa ATFM-viivästyksiin historiallisesti merkittävästi vaikuttaneissa aluelennonjohtokeskuksissa, mukaan lukien uusimpien ilmaliikenteen hallintajärjestelmien ja kehittyneiden lennonjohtovälineiden käyttöönotto. Saatavilla olevan analyysin perusteella nämä investoinnit parantavat merkittävästi kyseisten aluelennonjohtokeskusten kapasiteettia neljännen viiteajanjakson aikana. Neljännellä viiteajanjaksolla odotetaan myös erityisiä operatiivisia hyötyjä SESARin ensimmäisen yhteisen hankkeen ATM-toiminnoista, joista säädetään komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2021/116 ⁽⁷⁾ ja jotka otetaan käyttöön neljännen viiteajanjakson aikana.
- (18) Johdanto-osan kappaleessa (17) mainitun verkon operaatiosuunnitelman mukaan useilla aluelennonjohtokeskuksilla odotetaan kuitenkin olevan haasteita, jotka liittyvät ennustettuun liikennekysyntään neljännen viiteajanjakson ensimmäisinä vuosina. Tämä johtuu erityisesti siitä, että henkilöstömäärä lennonjohdossa on edelleen riittämätön. Asianomaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi toteutettava kaikki käytettävissään olevat toimenpiteet havaittujen rakenteelliseen kapasiteettiin ja henkilöstöön liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi ja verkon suorituskykyyn mahdollisesti kohdistuvien kielteisten vaikutusten minimoimiseksi. Unionin laajuiset kapasiteettia koskevat suorituskykytavoitteet perustuvat oletukseen, että kapasiteettipulan korjaamisessa edistytään kolmannen viiteajanjakson loppuun mennessä ja että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat asettavat neljännen viiteajanjakson aikana saataville merkittävää lisäkapasiteettia etupainotteisesti.
- (19) Jos liikenne jossakin jäsenvaltiossa lisääntyy huomattavasti ja toiminnasta tulee merkittävästi vaativampaa sekä johdanto-osan kappaleessa (16) tarkoitusta Ukrainan sodasta johtuvan liikennevirtojen muutoksen vuoksi, tilanne vaikeuttaa johdonmukaisuuden saavuttamista unionin laajuisten kapasiteettia koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa kyseisen jäsenvaltion kannalta. Sen vuoksi kyseisen jäsenvaltion olisi esitettävä suorituskyky-suunnitelma-luonnoksessaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalleen riittävät tiedot Ukrainan sodasta aiheutuvista operatiivisista vaikutuksista, jotta komissio voi ottaa nämä olosuhteet huomioon arvioidessaan neljännelle viiteajan-jaksolle ehdotettuja paikallisia suorituskykytavoitteita sen suhteen, ovatko ne johdonmukaisia unionin laajuisten kapasiteettia koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa.
- (20) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi ilmoitettava viiteajanjakson kunkin vuoden osalta prosentteina siten, että niissä otetaan huomioon lentoreitillä annettavien lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisen 'määritetyn yksikkökustannuksen' (DUC) vuosimuutos. Jäsenvaltioiden kesäkuussa 2023 toimittamia neljännen viiteajanjakson alustavia kustannus- ja liikennetietoja olisi käytettävä yhtenä syöttötietona unionin laajuisessa tavoitteiden asettamisessa yhdessä suorituskyvyn tarkastuselimen neljättä viiteajanjaksoa varten arvioimista neljännen viiteajanjakson kustannuksista ja mahdollisista kustannustehokkuuden parannuksista laatiman ennakoivan asiantuntija-analyysin kanssa reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen kustannustehottomuutta koskevan analyysin perusteella.
- (21) Huomiota olisi kiinnitettävä myös keskinäisiin riippuvuuksiin muiden suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden kanssa. Unionin laajuiset kustannustehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajan-jaksolle olisi asetettava tasolle, jolla tuetaan ympäristöön ja kapasiteettiin liittyvien suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden operatiivisen suorituskyvyn osalta tarvittavia parannuksia. Tätä varten on tarpeen korottaa yhteishankkeen perustamisesta, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 409/2013 muuttamisesta ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 716/2014 kumoamisesta (EUVL L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

⁽⁶⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>.

⁽⁷⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/116, annettu 1 päivänä helmikuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 550/2004 säädetyin eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteutusta tukevan ensimmäisen yhteishankkeen perustamisesta, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 409/2013 muuttamisesta ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 716/2014 kumoamisesta (EUVL L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

- (22) Neljännellä viiteajanjaksolla määritettyjen kustannusten vuotuisen nousuvauhdin olisi pysyttävä alle liikenteen ennustetun kasvuvauhdin, jotta voidaan edistää kustannustehokkuuden lisäparannuksia ja mittakaavaetuja palvelujen tarjonnassa. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi hyödynnettävä rajatylittävän yhteistyön ja muiden rakenteellisten muutosten avulla saatavilla olevia synergioita palvelujen organisoinnissa ja tarjoamisessa. Sekä neljännen että kolmannen viiteajanjakson kattamalla ajanjaksolla reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisten määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehityksen olisi oltava -1,0 prosenttia vuodessa.
- (23) Eräät jäsenvaltiot ovat menettäneet Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan seurauksena merkittävän osan lentoliikennevirroista, joita ne perinteisesti palvelivat. Liikenteen väheneminen jatkuu neljännen viiteajanjakson aikana, mikä vaikuttaa huomattavasti asianomaisten jäsenvaltioiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kustannustehokkuuteen. Komissio on jo kolmannella viiteajanjaksolla vahvistanut päätöksissään (EU) 2022/2423 ^(*) ja (EU) 2022/2426 ^(*) menetelmän näiden poikkeuksellisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi osana arviointia paikallisten kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.
- (24) Kustannustehokkuuden odotettu parantuminen neljännellä viiteajanjaksolla olisi laskettava niin, että lähtökohtana on määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuinen perusarvo, joka saadaan jakamalla unionin laajuisten määritettyjen kustannusten perusarvo palveluyksikköinä ilmaistulla STATFORin vuoden 2024 perusliikenne-ennusteella. Unionin laajuisten määritettyjen kustannusten perusarvo olisi arvioitava käyttämällä uusimpia saatavilla olevia tietoja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen todellisista kustannuksista kolmannella viiteajanjaksolla sellaisina kuin ne on oikaistu jäsenvaltioilta kesäkuussa 2023 saatujen vuotta 2024 koskevien alustavien kustannustietojen ja suorituskyvyn tarkastuselimen vuoden 2024 kustannusarvioanalyysin perusteella. Olisi otettava huomioon ennustetut vaihtelut liikenteessä kolmannen viiteajanjakson jäljellä olevalla ajanjaksolla ja niiden suhde kustannuksiin.
- (25) Niiden varoituskynnysten vahvistamisessa, joiden ylityessä jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvien suorituskykytavoitteiden tarkistamista, olisi otettava huomioon liikenne-ennusteiden vaihteluvälit reitinaikaisten palveluyksiköiden ja IFR-tapahtumien osalta Eurocontrolin STATFOR-ennusteen perusteella vähäisestä suureen kasvuun. Vuoden 2029 loppuun ulottuva pitkä ennustejakso sisältää jonkin verran epävarmuutta, joka liittyy erityisesti geopolitiisiin riskeihin, talouskasvuun ja liikennevirtojen vaihteluun kolmannen viiteajanjakson aikana sekä taloussuhteiden kehittymiseen kehittyviin markkinoihin. Varoituskynnyksissä olisi otettava huomioon kohtuullinen helmikuussa 2024 julkaistun STATFOR-perusliikenne-ennusteen vaihtelu ja tarjottava jäsenvaltioille mahdollisuus pyytää omien paikallisten suorituskykysuunnitelmiansa tarkistamista siinä tapauksessa, että todellinen liikenne kehittyisi pikemminkin STATFORin korkean ennusteen tai STATFORin matalan ennusteen mukaisesti.
- (26) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden lisäksi olisi perustettava samanlaisessa operatiivisessa ja taloussympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät suorituskykytavoitteiden arvioimiseksi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella. Näiden ryhmien määrittämiseksi olisi otettava huomioon ilmatilan vaativuus, liikenteen tasot ja vaihtelevuus, elinkustannukset ja inflaatiotaso.
- (27) Yhtenäisen ilmatilan komitea antoi kielteisen lausunnon. Täytäntöönpanosäädös katsottiin tarpeelliseksi, ja puheenjohtaja toimitti täytäntöönpanosäädöksen luonnoksen muutoksenhakukomitealle jatkokäsittelyä varten. Muutoksenhakukomitea ei antanut lausuntoa,

^(*) Komission päätös (EU) 2022/2423, annettu 5 päivänä joulukuuta 2022, Ruotsin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan tarkistettuun suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden yhteneväisyydestä kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa (EUVL L 318, 12.12.2022, s. 116, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj>).

^(*) Komission päätös (EU) 2022/2426, annettu 5 päivänä joulukuuta 2022, Latvian Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan tarkistettuun suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden yhteneväisyydestä kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa (EUVL L 318, 12.12.2022, s. 147, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj>).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Soveltamisala

Tällä päätöksellä vahvistetaan ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuiset suorituskyytavoitteet kalenterivuodet 2025–2029 kattavalle neljännelle viiteajanjaksolle.

2 artikla

Unionin laajuiset suorituskyytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Ne täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 1.1 kohdassa tarkoitettut unionin laajuiset suorituskyytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka palvelujen tarjoamiseen sertifioitujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on määrä saavuttaa vuoden 2029 loppuun mennessä, vahvistetaan täytäntöönpanotasoina ilmaistuina seuraaville turvallisuudenhallinnan tehokkuustasojille, jotka vaihtelevat Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) tasosta A tasolle D:

- a) vähintään taso C turvallisuuden hallintaa koskevissa tavoitteissa "turvallisuuskulttuuri", "turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet", "turvallisuuden varmistaminen" ja "turvallisuuden edistäminen";
- b) vähintään taso D turvallisuuden hallintaa koskevassa tavoitteessa "turvallisuusriskien hallinta".

3 artikla

Unionin laajuiset suorituskyytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 2.1 kohdassa määritetyt unionin laajuiset suorituskyytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella ilmaistaan tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena, mitataan keskimäärin lennettynä ylimääräisenä etäisyytenä isoympyräetäisyyteen verrattuna ja ne saavat olla prosenttimääräisesti enintään seuraavat: 2,80 prosenttia vuonna 2025, 2,75 prosenttia vuonna 2026, 2,71 prosenttia vuonna 2027, 2,68 prosenttia vuonna 2028 ja 2,66 prosenttia vuonna 2029.

4 artikla

Unionin laajuiset suorituskyytavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 3.1 kohdan mukaisesti määriteltynä kapasiteettiin liittyvänä suorituskyyvyn kannalta keskeistä osa-aluetta koskevana unionin laajuisena suorituskyytavoitteena on, että lennonvarmistuspalveluista johtuva keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys on enintään 0,9 minuuttia lentoa kohti vuonna 2025, 0,7 minuuttia lentoa kohti vuonna 2026, 0,6 minuuttia lentoa kohti vuonna 2027, 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2028 ja 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2029.

5 artikla

Unionin laajuiset suorituskyytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

1. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 4.1 kohdassa määriteltyinä unionin laajuisina suorituskyytavoitteina kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella on, että unionin laajuisesti määritetyn lentoreitillä annettavien lennonvarmistuspalvelujen keskimääräisen yksikkökustannuksen vuosimuutos on -1,2 prosenttia vuonna 2025, -1,2 prosenttia vuonna 2026, -1,2 prosenttia vuonna 2027, -1,2 prosenttia vuonna 2028 ja -1,2 prosenttia vuonna 2029. Vuosimuutos lasketaan alkaen 3 kohdassa määritetyn yksikkökustannuksen perusarvosta.

2. Määritettyjen kustannusten unionin laajuiseksi perusarvoksi vahvistetaan 7 100 000 000 euroa ilmaistuna reaalinääräisesti vuoden 2022 hintoina (EUR2022).

3. Määritettyjen kustannusten unionin laajuiseksi perusarvoksi vahvistetaan 55,07 euroa vuonna 2022.

6 artikla

Varoituskynnykset

1. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskypsyysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskyytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos
 - a) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskypsyysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia IFR-tapahtumista; tai
 - b) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskypsyysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia palveluyksiköistä.
2. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskypsyysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskyytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan 4 kohdan a alakohdan ja 9 artiklan 8 kohdan mukaisten verkon operaatiosuunnitelman kausipäivitysten tuloksena saatavat viitearvot poikkeavat suorituskypsyysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvoista vähintään
 - a) 0,05 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jos suorituskypsyysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvona on alle 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys; tai
 - b) 0,04 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jota lisätään viidellä prosentilla suorituskypsyysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvosta, jos viitearvo on alimmillaan 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys.

7 artikla

Vertailuryhmät

Samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät suorituskyytavoitteiden arvioimiseksi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyyvyn keskeisellä osa-alueella ovat seuraavat:

- a) Ryhmä A: Ranskan, Saksan, Italian ja Espanjan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
- b) Ryhmä B: Kyproksen, Irlannin, Maltaan ja Portugalin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
- c) Ryhmä C: Bulgarian, Kreikan, Kroatian, Unkarin, Slovakian, Slovenian ja Romanian lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
- d) Ryhmä D: Tšekin, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
- e) Ryhmä E: Itävallan, Belgian, Luxemburgin, Alankomaiden ja Sveitsin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
- f) Ryhmä F: Tanskan, Suomen, Norjan ja Ruotsin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat.

8 artikla

Voimaantulo

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 12 päivänä kesäkuuta 2024

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN
