Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2025/1063

28.5.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/1063,

19. mai 2025,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Hispaania tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega

(teatavaks tehtud numbri C(2025) 2943 all)

(Ainult hispaaniakeelne tekst on autentne)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ([1]) eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta määrust (EL) 2024/2803 ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta, ([2]) eriti selle artikli 58 lõiget 3,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013, ([3]) eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED MÄRKUSED

(1) Määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 kohaselt peavad liikmesriigid riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kehtestama igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi võrdlusperioodiks tulemuslikkuse kavad, sh tulemuseesmärgid. Need kavad peavad sisaldama kohalikke tulemuseesmärke, mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate asjaomase võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

(2) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks (2025–2029) sätestati komisjoni rakendusotsuses (EL) 2024/1688 ([4]).

(3) Kõik liikmesriigid on neljandaks võrdlusperioodiks välja töötanud ja vastu võtnud tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati komisjonile hindamiseks 1. oktoobriks 2024. Pärast nende tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimist palus komisjon liikmesriikidel esitada 15. novembriks 2024 ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektid.

(4) Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb Hispaania esitatud neljanda võrdlusperioodi ajakohastatud tulemuslikkuse kava projektil (edaspidi „tulemuslikkuse kava projekt“).

(5) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, esitas komisjonile aruande, mis sisaldab tema nõuandeid tulemuslikkuse kavade projektide hindamise kohta.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ELT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ELT L 56, 25.2.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Komisjoni 12. juuni 2024. aasta rakendusotsus (EL) 2024/1688, millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2025 ja lõpeb 31. detsembril 2029 (ELT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Komisjon on hinnanud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt tulemuslikkuse kavade projektides esitatud kohalike tulemuseesmärkide kooskõla rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud kriteeriumide alusel, võttes asjakohasel juhul arvesse kohalikke olusid.

(7) Lisaks tulemuslikkuse kavade projektide hindamisele vaatas komisjon läbi rakendusmääruse IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid. Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti d alapunktiga vii märgib komisjon, et ta ei ole läbivaatamise käigus üksikasjalikult analüüsinud meetodeid, mida Itaalia kasutas neljandal võrdlusperioodil kulude jaotamiseks marsruudi ja terminali teenuste vahel. Seepärast ei ole komisjon praeguses etapis teinud järeldusi selle kohta, kas kõnealused kulude jaotamise meetodid on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 550/2004 ([5]) artikli 15 lõike 2 punktide e ja f ning rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 22 lõikega 5.

KOMISJONI HINNANG

Ohutuseesmärkide hindamine

(8) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.1 kohaselt.

(9) Hispaania esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

Hispaania	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuseesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni**					
Aeronavigatsiooni-teenuste osutaja	**Ohutusjuhtimise eesmärk**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAIRE	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	C	**D**
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C	**C**
	Ohutuskultuur	C	C	C	C	**C**

(10) Komisjon märgib, et Hispaania poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja ENAIRE jaoks kavandatud ohutusalased tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate ohutuseesmärkidega iga ohutusjuhtimise eesmärgi osas igal kalendriaastal ajavahemikus 2025–2029, välja arvatud ohutusriskide juhtimise eesmärk, mille puhul on kogu ELi hõlmav eesmärk plaanis saavutada 2029. aastaks.

(11) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse kava projektis on aeronavigatsiooniteenuse osutaja ENAIRE jaoks sätestatud meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, nagu ohutuskultuuri uuringute läbiviimine, ohutusega seotud andmete jagamine asjaomaste sidusrühmadega ja osalemine rahvusvahelistes tööohutuse töörühmades.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Ka ohutuseesmärgid, mille Hispaania esitas tulemuslikkuse kava projektis terminali aeronavigatsiooniteenuste osutajatele Skyway ja EA, on samuti kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas. Lisaks märgib komisjon, et Hispaania on kehtestanud meetmed oma ohutusalaste tulemuseesmärkide saavutamiseks.

(13) Põhjendustes 9–12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2024/1688 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada neljanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2029. aastaks, tuleks tulemuslikkuse kava projektis esitatud kohalikke ohutuseesmärke pidada kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Keskkonnaeesmärkide hindamine

(14) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla seoses marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususega hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Hispaania esitatud keskkonnaeesmärke võrreldud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega, mis on sätestatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 ([6]) I lisa kohaselt koostatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas (edaspidi „ERNIP“) ja mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juulil 2024.

(15) Hispaania poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud keskkonnaeesmärgid ja ERNIPi vastavad riiklikud kontrollväärtused, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

Hispaania	2025	2026	2027	2028	2029
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**2,86 %**	**2,82 %**	**2,79 %**	**2,75 %**	**2,74 %**
Kontrollväärtused	2,86 %	2,82 %	2,79 %	2,75 %	2,74 %

(16) Komisjon märgib, et Hispaania kavandatud keskkonnaeesmärgid on võrdsed vastavate riiklike kontrollväärtustega neljanda võrdlusperioodi igal kalendriaastal.

(17) Põhjendustes 15 ja 16 esitatud tähelepanekute tõttu tuleks tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

(18) Komisjon märgib, et Hispaania on tulemuslikkuse kava projektis esitanud meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas piiriülese vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamine, õhkutõusu ja maandumisega seotud toimingute tõhustamine ning osalemine Euroopa algatustes lendude tõhususe parandamiseks.

(19) Tulemuslikkuse hindamise asutuse tähelepanekute põhjal on komisjonil siiski kahtlusi, kas Hispaania poolt tulemuslikkuse kava projektis keskkonnavaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks esitatud meetmed on nende eesmärkide tulemuslikuks saavutamiseks piisavad. Eelkõige märgitakse, et Hispaania ei ole tulemuslikkuse kava projektis sõnaselgelt kohustunud rakendama ERNIPis sätestatud operatiivmeetmeid.

([6]) Komisjoni 24. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/123, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgu funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 677/2011 (ELT L 28, 31.1.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(20) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Hispaania täiustama tulemuslikkuse kava projektis esitatud neljanda võrdlusperioodi keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmeid, sealhulgas kohustudes võtma kõik ERNIPis sätestatud operatiivmeetmed.

Läbilaskevõime-eesmärkide hindamine

(21) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla seoses marsruutlennu lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud keskmise hilinemisega lennu kohta hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärke võrreldud vastavate kontrollväärtustega, mis on sätestatud rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 9 kohaselt koostatud võrgu operatiivkavas ja mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juulil 2024.

(22) Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavas esitatud vastavad kontrollväärtused on järgmised:

Hispaania	2025	2026	2027	2028	2029
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,38**	**0,29**	**0,24**	**0,21**	**0,21**
Kontrollväärtused	0,38	0,29	0,24	0,21	0,21

(23) Komisjon märgib, et Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid on võrdsed vastavate riiklike kontrollväärtustega neljanda võrdlusperioodi igal kalendriaastal.

(24) Komisjon märgib, et Hispaania on tulemuslikkuse kava projektis esitanud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed. Need meetmed hõlmavad lisa lennujuhtide palkamist, lennujuhtide töögraafikute süsteemi täiustamist, sektori suutlikkuse ümberhindamist ja kohandamist ning praeguse lennuliikluse juhtimissüsteemi ajakohastamist.

(25) Põhjendustes 22–24 esitatud tähelepanekute tõttu tuleks Hispaania tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

(26) Võttes aga arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse järeldusi ja 2024. aastal registreeritud läbilaskevõime tegeliku tulemuslikkuse halvenemist, leiab komisjon, et Hispaania peaks kiirendama tulemuslikkuse projektis esitatud läbilaskevõime suurendamise meetmete rakendamist või neid meetmeid tõhustama, et toetada oma neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõime tulemuseesmärkide saavutamist. Hispaania peaks sellised muudatused lisama oma lõplikusse tulemuslikkuse kavasse, mis võetakse vastu vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime-eesmärkide läbivaatamine

(27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti b alusel vaatas komisjon tulemuslikkuse kava projektile antud hinnangule lisaks läbi kõnealuses kavas sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime-eesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid ei tekita muret.

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on tulemuslikkuse kavade projektides esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide kooskõla hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused neljandal võrdlusperioodil, kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalised arengusuundumused kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil (2020–2029) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.

(29) Hispaania poolt Hispaania mandriosa ja Kanaari saarte kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Hispaania kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväär-tus**	**2024 lähteväär-tus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Hispaania mandriosa kui tasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**57,69 eurot**	**53,71 eurot**	**55,10 eurot**	**55,09 eurot**	**54,48 eurot**	**53,25 eurot**	**51,55 eurot**
Kanaari saarte kui tasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**57,93 eurot**	**52,54 eurot**	**52,63 eurot**	**53,56 eurot**	**53,77 eurot**	**53,28 eurot**	**51,92 eurot**

(30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Hispaania marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil Hispaania mandriosas – 0,8 % ja Kanaari saartel – 0,2 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Hispaania kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil Hispaania mandriosas ja Kanaari saartel – 1,2 % ning ületab kogu ELi pikaajalisele arengusuundumust, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Hispaania kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 53,55 eurot, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 17,3 % madalam kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 64,78 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(33) On selge, et Hispaania kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus ületab vastavat kogu ELi hõlmavat suundumust ja et Hispaania kulutõhususe näitaja on hea võrreldes 2024. aasta lähteväärtusega, mis on vastava võrdlusrühma keskmisest madalam.. Lisaks toovad Hispaania kulutõhususe eesmärgid kaasa kindlaksmääratud ühikuhinna vähenemise neljandal võrdlusperioodil mõlemas tasude sissenõudmise piirkonnas. Seepärast on komisjon arvamusel, et põhjenduses 30 esitatud piiratud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest neljandal võrdlusperioodil ei välista Hispaania kulutõhususe tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.

(34) Põhjendustes 29–33 esitatud tähelepanekute tõttu tuleks tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

(35) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti c alusel vaatas komisjon tulemuslikkuse kava projektile antud hinnangule lisaks läbi kõnealuses kavas sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususeesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid ei tekita muret.

JÄRELDUSED

(36) Eespool toodut silmas pidades tuleks Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud tulemuseesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Hispaania esitatud neljanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on esitatud käesoleva otsuse lisas, on kooskõlas rakendusotsuses (EL) 2024/1688 sätestatud kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel, 19. mai 2025

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

LISA

Hispaania esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Hispaania	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena**, mis ulatuvad Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) A-tasemest D-tasemeni					
Aeronavigatsiooniteenuste osutajad	**Ohutusjuhtimise eesmärk**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAIRE	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C	C
	Ohutuskultuur	C	C	C	C	C
Skyway	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	D	D	D	D
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	D	D	D	D	D
	Ohutuskultuur	C	C	C	C	C
EA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C	C
	Ohutuskultuur	D	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Hispaania	2025	2026	2027	2028	2029
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**2,86 %**	**2,82 %**	**2,79 %**	**2,75 %**	**2,74 %**

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Hispaania	2025	2026	2027	2028	2029
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,38**	**0,29**	**0,24**	**0,21**	**0,21**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Hispaania kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2019 lähteväärtus	2024 lähteväärtus	2025	2026	2027	2028	2029
Hispaania mandriosa kui tasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**57,69 eurot**	**53,71 eurot**	**55,10 eurot**	**55,09 eurot**	**54,48 eurot**	**53,25 eurot**	**51,55 eurot**
Kanaari saarte kui tasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**57,93 eurot**	**52,54 eurot**	**52,63 eurot**	**53,56 eurot**	**53,77 eurot**	**53,28 eurot**	**51,92 eurot**