2025/1040

23.5.2025

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2025/1040,

16. mai 2025,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Belgia, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Luksemburgi, Läti, Madalmaade, Prantsusmaa, Saksamaa, Slovakkia ja Taani riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele

(teatavaks tehtud numbri C(2025) 2930 all)

(Ainult eesti-, hollandi-, iiri-, inglis-, kreeka-, läti-, prantsus-, saksa-, slovaki- ja taanikeelne tekst on autentsed)

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 teist lõiku,

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,

pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega

ning arvestades järgmist:

1. TAUSTTEAVE

(1) Rakendusmääruse (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 ([3]).

(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 15. novembriks 2024 esitada ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektid.

(4) Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb Belgia, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Luksemburgi, Läti, Madalmaade, Prantsusmaa, Saksamaa, Slovakkia ja Taani esitatud neljanda võrdlusperioodi ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektidel (edaspidi „tulemuslikkuse kavade projektid“).

([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]) 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).

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

(6) Komisjon on hinnanud rakendusmääruse (EL) 2019/317 ([4]) artikli 14 lõike 1 kohaselt tulemuslikkuse kavade projektides esitatud kohalike tulemuseesmärkide kooskõla, lähtudes rakendusmääruse IV lisa punktis 1 kehtestatud kriteeriumidest ja võttes asjakohasel juhul arvesse kohalikke olusid.

(7) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on komisjon hinnanud asjaomaste liikmesriikide esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuseesmärkide kooskõla, lähtudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumist. Sellest tulenevalt on komisjon uurinud, kas tulemuslikkuse kavade projektides esitatud eesmärgid tagavad ohutusjuhtimise tulemuslikkuse taseme, mis on võrdne kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide tasemega või sellest kõrgem.

(8) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on hinnatud asjaomaste liikmesriikide esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärkide kooskõla, lähtudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumist. Sellest tulenevalt on tulemuslikkuse kavade projektides esitatud kavandatud eesmärke võrreldud asjaomaste marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega, mis on sätestatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 ([5]) I lisa kohaselt koostatud 2. juuli 2024. aasta Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid.

(9) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on hinnatud asjaomaste liikmesriikide esitatud marsruutlennu hilinemist (ATFM-hilinemist) käsitlevate eesmärkide kooskõla, lähtudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumist. Sellest tulenevalt on tulemuslikkuse kavade projektides esitatud kavandatud eesmärke võrreldud asjakohaste kontrollväärtustega, mis on sätestatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 9 kohaselt koostatud 2. juuli 2024. aasta võrgustiku operatiivkavas. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid.

(10) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on hinnatud tulemuslikkuse kavade projektides esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide kooskõla, lähtudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumidest. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused neljandal võrdlusperioodil, kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalised arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil (2020–2024) ja neljandal võrdlusperioodil (2020–2029) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmise väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.

(11) Kui komisjon leidis, et marsruudi kulutõhususeesmärgid ei vasta rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumidele, hindas ta ka seda, kas kõrvalekallet võiks pidada vajalikuks ja proportsionaalseks vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktile d, võttes arvesse tulemuslikkuse kavade projektides esitatud põhjendusi ja tõendeid.

([4]) Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (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 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) 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).

(12) Lisaks tulemuslikkuse kavade projektide hindamisele vaatas komisjon läbi rakendusmääruse (EL) 2019/317 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 liikmesriigid kasutasid neljandal võrdlusperioodil kulude jaotamiseks marsruudi ja terminali teenuste vahel. Seepärast ei ole komisjon praeguses etapis teinud järeldusi selle kohta, kas kõnealused kulude jaotamise meetodid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 550/2004 ([6]) artikli 15 lõike 2 punktidele e ja f ning rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 22 lõikele 5.

2. JÄRELDUSED BELGIA, LUKSEMBURGI, MADALMAADE, PRANTSUSMAA JA SAKSAMAA KOHTA

(13) Belgia, Luksemburg, Madalmaad, Prantsusmaa, Saksamaa ja Šveits on ühiselt koostanud ja vastu võtnud tulemuslikkuse kava projekti Kesk-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (FABEC) tasandil.

(14) Käesolevas otsuses esitatakse komisjoni hinnang Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa, Saksamaa ja Šveitsi FABECi tulemuslikkuse kava projektile. Komisjon teavitas Šveitsi kui kolmandat riiki, kelle suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhutranspordialase kokkuleppe ([7]) kohast tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi, FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamise tulemustest eraldi ([8]).

Kulutõhususeesmärkide hindamine ([9])

Belgia ja Luksemburg kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond

(15) Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Belgia ja Luksemburg kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväärtus**	**2024. aasta lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**94,14 eurot**	**104,26 eurot**	**104,94 eurot**	**106,08 eurot**	**106,14 eurot**	**104,43 eurot**	**103,83 eurot**

(16) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Belgia ja Luksemburgi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 0,1 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

([6]) 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).

([7]) EÜT L 114, 30.4.2002, lk 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Komisjoni 16. mai 2025. aasta rakendusotsus C(2025) 2923, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Šveitsi esitatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele.

([9]) Komisjon leidis, et Prantsusmaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid, mis sisalduvad FABECi tulemuslikkuse kava projektis, on kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega. Seetõttu ei ole käesolevas otsuses sellekohaseid järeldusi esitatud.

(17) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Belgia ja Luksemburgi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +1,1 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburgi kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 104,26 eurot, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 10,8 % kõrgem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti e kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 94,13 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(19) Tuleb uurida, kas põhjendustes 16, 17 ja 18 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktile d. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 16 ja 17, tulenesid üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimiskuludest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(20) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburg viitavad FABECi tulemuslikkuse kava projektis täiendavatele kindlaksmääratud kuludele, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad ettevõtja skeyes ja Maastrichti lennujuhtimiskeskus (MUAC) kandsid neljandal võrdlusperioodil seoses kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“). Esitatud läbilaskevõimemeetmed hõlmavad järgmisi põhielemente:

a) skeyes ja MUAC koolitavad ja värbavad uusi lennujuhte, peamiselt selleks, et asendada neljandal võrdlusperioodil pensionile jäävad lennujuhid, kuid ka selleks, et võtta arvesse lennuliikluse prognoositavat kasvu ja toetada süsteemi ajakohastamist;

b) skeyes soetab ja võtab 2028. aastal kasutusele uue lennuliikluse korraldamise süsteemi, mis võimaldab teha olulisi funktsionaalseid ja tehnilisi täiustusi; uus lennuliikluse korraldamise süsteem asendab skeyesi praeguse lennuliikluse korraldamise süsteemi, mida on kasutatud alates 2009. aastast;

c) skeyes võtab kasutusele uue planeerimisvahendi, mis võimaldab luua lennujuhtide automatiseeritud nimekirja, mille tulemuseks on tööjõu optimeeritud juhtimine ja sellega seotud tegevusalane kasu;

d) MUAC töötab välja ja rakendab uusi vahendeid ja funktsioone lennutegevuse toetamiseks;

e) MUAC rakendab õhuruumi kavandamise ja kasutamise struktuurseid täiustusi;

f) MUAC ehitab uue hoone, et majutada uut juhtimissaali koos tugiruumide ja -rajatistega.

(21) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, on Belgia ja Luksemburgi teatatud lisakulud seoses põhjenduses 20 osutatud läbilaskevõimemeetmetega rahaliselt oluliselt väiksemad kui tulemuslikkuse hindamise asutuse täheldatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest. Lisaks märgib komisjon, et teatavaid Belgia ja Luksemburgi esitatud läbilaskevõimemeetmeid võib pidada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate tavapärasteks toiminguteks või et need ei pruugi otseselt kaasa aidata õhuruumi läbilaskevõime suurendamisele. Seega ei ole ilma täiendava üksikasjaliku teabe ja analüüsita võimalik järeldada, kas Belgia ja Luksemburgi esitatud läbilaskevõimemeetmeid saab tervikuna pidada vajalikuks ja proportsionaalseks neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks. Sellest tulenevalt märgib komisjon, et põhjendustes 16 ja 17 osutatud kõrvalekaldeid kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest ei saa seostada üksnes esitatud läbilaskevõimemeetmetest tulenevate lisakuludega.

(22) Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Belgia ja Luksemburgi puhul täitmata.

(23) Lisaks märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburgi esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projekt ei sisalda restruktureerimismeetmeid, mis põhjendaksid kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumile.

(24) Põhjendustes 15–23 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Saksamaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond

(25) Saksamaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Saksamaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**71,71 eurot**	**74,90 eurot**	**73,16 eurot**	**73,06 eurot**	**73,10 eurot**	**71,87 eurot**	**70,54 eurot**

(26) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Saksamaa kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 1,2 % ning kooskõlas kogu ELi arengusuundumusega, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(27) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Saksamaa kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 0,2 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(28) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Saksamaa kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 74,90 eurot ehk 29,9 % suurem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti a kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 57,66 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtusest.

(29) Tuleb uurida, kas põhjendustes 27 ja 28 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d tähenduses. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas põhjenduses (27) osutatud kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest tuleneb üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimiskuludest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Saksamaa viitab FABECi tulemuslikkuse kava projektis aeronavigatsiooniteenuse osutajate DFS ja MUAC poolt neljandal võrdlusperioodil kantud täiendavatele kindlaksmääratud kuludele seoses kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“). Esitatud läbilaskevõimemeetmed hõlmavad järgmisi põhielemente:

a) DFS ja MUAC koolitavad ja värbavad uusi lennujuhte: DFS plaanib selle meetme tulemusel suurendada neljandal võrdlusperioodil Bremeni, Karlsruhe, Langeni ja Müncheni piirkondlikes juhtimiskeskustes tegutsevate lennujuhtide arvu kokku üle 10 %, et suurendada nende juhtimiskeskuste läbilaskevõimet; MUAC suurendab neljandal võrdlusperioodil lennujuhtide arvu vaid vähesel määral, kuid uute lennujuhtide värbamine jääb siiski märkimisväärseks, et kompenseerida sellel perioodil eeldatavalt pensioneeruvate lennujuhtide suurt arvu;

b) DFS soetab ja võtab kasutusele Bremeni ja Müncheni piirkondlike juhtimiskeskuste jaoks uued lennuliikluse korraldamise süsteemi funktsioonid; need funktsioonid parandavad eeldatavalt aeronavigatsiooniteenuste osutamist, sealhulgas õhuruumi läbilaskevõimet;

c) MUAC ja DFS on välja tulnud algatusega luua Karlsruhe piirkondliku juhtimiskeskuse puhul kaks geograafilise liiasusega andmekeskust, mis suudaksid üksteist toetada ja asendada, et parandada aeronavigatsiooniteenuste teenuste kvaliteeti;

d) DFS ja kuus muud aeronavigatsiooniteenuse osutajat osalevad koostööprogrammis, mille eesmärk on arendada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate jaoks välja ühine tulevane lennuliikluse korraldamise süsteem; DFS on seisukohal, et selle uue lennuliikluse korraldamise süsteemi saab Langeni piirkondlikus juhtimiskeskuses kasutusele võtta kõige varem 2031. aastal, ehk pärast neljanda võrdlusperioodi lõppu;

e) DFS võtab kasutusele tehnilise süsteemi ja tarkvara, mida on vaja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2021/116 ([10]) nõutava allfunktsiooni „AF6 – esmane trajektooriteabe jagamine“ täitmiseks;

f) DFS rakendab oma järelevalvesüsteemi tehtud muudatused ning võtab kasutusele õhuruumi tõhusamat ja dünaamilisemat sektoriteks jaotamist toetava uue vahendi;

g) MUAC töötab välja ja võtab kasutusele uued vahendid ja funktsioonid lennutegevuse toetamiseks;

h) MUAC rakendab õhuruumi kavandamise ja kasutamise struktuurseid täiustusi;

i) MUAC ehitab uue hoone, et majutada uut juhtimissaali koos tugiruumide ja -rajatistega.

(31) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, on Saksamaa teatatud lisakulud seoses põhjenduses 30 osutatud läbilaskevõimemeetmetega rahaliselt oluliselt väiksemad kui tulemuslikkuse hindamise asutuse täheldatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest.

(32) Lisaks märgib komisjon, et teatavaid Saksamaa esitatud läbilaskevõimemeetmeid võib pidada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate tavapärasteks toiminguteks või et need ei pruugi otseselt kaasa aidata õhuruumi läbilaskevõime suurendamisele. Seega ei ole ilma täiendava üksikasjaliku teabe ja analüüsita võimalik järeldada, kas Saksamaa esitatud läbilaskevõimemeetmeid saab tervikuna pidada vajalikuks ja proportsionaalseks neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks. Sellest tulenevalt märgib komisjon, et põhjenduses 27 osutatud kõrvalekaldeid kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest ei saa seostada üksnes esitatud läbilaskevõime meetmetest tulenevate lisakuludega.

(33) Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Saksamaa puhul täitmata.

(34) Lisaks märgib komisjon, et Saksamaa esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projekt ei sisalda restruktureerimismeetmeid, mis põhjendaksid kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumile.

(35) Põhjendustes 25–34 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Saksamaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Madalmaad kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond

(36) Madalmaade kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

([10]) Komisjoni 1. veebruari 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/116, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 550/2004 sätestatud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetav esimene ühisprojekt, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 409/2013 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 (ELT L 36, 2.2.2021, lk 10–38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Madalmaad kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2019. aasta lähteväärtus	2024. aasta lähteväärtus	2025	2026	2027	2028	2029
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**86,52 eurot**	**104,60 eurot**	**103,51 eurot**	**103,61 eurot**	**106,50 eurot**	**106,28 eurot**	**105,95 eurot**

(37) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Madalmaade kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,3 % ning jääb alla kogu ELi hõlmavale arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(38) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Madalmaade kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,3 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(39) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Madalmaade kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 104,60 eurot ehk 11,3 % suurem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti e kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 94,01 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(40) Tuleb uurida, kas põhjendustes 37–39 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d tähenduses. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 37 ja 38, tulenesid üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimiskuludest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(41) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Madalmaad viitavad FABECi tulemuslikkuse kava projektis aeronavigatsiooniteenuse osutajate LVNLi ja MUACi poolt neljandal võrdlusperioodil kantud täiendavatele kindlaksmääratud kuludele seoses kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“). Esitatud läbilaskevõimemeetmed hõlmavad järgmisi põhielemente:

a) LVNL ja MUAC koolitavad ja värbavad uusi lennujuhte, peamiselt selleks, et asendada neljandal võrdlusperioodil pensionile jäävad lennujuhid, kuid ka selleks, et võtta arvesse lennuliikluse prognoositavat kasvu ja toetada süsteemi ajakohastamist;

b) LVNL täiustab oma lennujuhtide koolitusrajatisi ja simulaatoreid, et suurendada koolitussuutlikkust ja -tulemusi;

c) LVNL ajakohastab oma lennuliikluse korraldamise süsteemi, mis on ette nähtud õhuruumi läbilaskevõime edasise parandamise võimaldamiseks;

d) MUAC töötab välja ja võtab kasutusele uued vahendid ja funktsioonid lennutegevuse toetamiseks;

e) MUAC rakendab õhuruumi kavandamise ja kasutamise struktuurseid täiustusi;

f) MUAC ehitab uue hoone, et majutada uut juhtimissaali koos tugiruumide ja -rajatistega.

(42) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, on Madalmaade teatatud lisakulud seoses põhjenduses 41 osutatud läbilaskevõimemeetmetega rahaliselt oluliselt väiksemad kui tulemuslikkuse hindamise asutuse täheldatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest. Lisaks märgib komisjon, et teatavaid Madalmaade esitatud läbilaskevõime meetmeid võib pidada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate tavapärasteks toiminguteks või et need ei pruugi otseselt kaasa aidata õhuruumi läbilaskevõime suurendamisele. Seega ei ole ilma täiendava üksikasjaliku teabe ja analüüsita võimalik järeldada, kas Madalmaade esitatud läbilaskevõimemeetmeid saab tervikuna pidada vajalikuks ja proportsionaalseks neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks. Sellest tulenevalt märgib komisjon, et põhjendustes 37 ja 38 osutatud kõrvalekaldeid kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest ei saa seostada üksnes esitatud läbilaskevõime meetmetest tulenevate lisakuludega.

(43) Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Madalmaade puhul täitmata.

(44) Lisaks märgib komisjon, et Madalmaade esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projekt ei sisalda restruktureerimismeetmeid, mis põhjendaksid kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumile.

(45) Põhjendustes 36–44 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Madalmaade kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Ohutuseesmärkide saavutamise meetmete läbivaatamine

(46) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile a vaatas komisjon FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka kõnealuses kavas sisalduvad ohutuseesmärkide saavutamise meetmed.

(47) Põhjenduses 46 osutatud läbivaatamise põhjal märgib komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projekt sisaldab meetmeid ohutusalaste tulemuseesmärkide täitmiseks, et saavutada kogu ELi hõlmavad 2029. aasta eesmärgid. Samas märgib komisjon, et hoolimata nendest meetmetest on Luksemburgi ja Madalmaade poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajate (vastavalt ANALUX ja LVNL) jaoks aastateks 2025–2028 seatud vahe-eesmärgid ebatavaliselt madalad. Selliste madalate vahe-eesmärkide kehtestamine ei ole põhjendatud, kui võtta arvesse kõnealuste aeronavigatsiooniteenuse osutajate tegelikku tulemuslikkust kolmandal võrdlusperioodil ja neljanda võrdlusperioodi ohutuseesmärkide saavutamiseks esitatud meetmeid.

(48) Seepärast leiab komisjon, et Luksemburg ja Madalmaad peaksid järgima põhjenduses 47 esitatud järeldusi, suurendades aeronavigatsiooniteenuse osutajate (vastavalt ANALUX ja LVNL) ohutusjuhtimise sihttasemeid aastateks 2025–2028 ning võttes vajaduse korral lisameetmeid.

Keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmete läbivaatamine

(49) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile a vaatas komisjon FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka kõnealuses kavas sisalduvad keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed.

(50) Põhjenduses 49 osutatud läbivaatamise tulemusel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Luksemburgi ja Madalmaade poolt FABECi keskkonnaalaste tulemuseesmärkide saavutamiseks esitatud meetmed on nende eesmärkide tulemuslikuks saavutamiseks piisavad. Tulemuslikkuse hindamise asutuse järeldusi arvesse võttes märgib komisjon eelkõige, et Prantsusmaa poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja DSNA kohta esitatud meetmed ei ole piisavad, et neljandal võrdlusperioodil oleks võimalik lendude tõhusust sihipäraselt parandada.

(51) Seetõttu leiab komisjon, et Kesk-Euroopa funktsionaalses õhuruumiosas tuleks neljanda võrdlusperioodi keskkonnaeesmärkide saavutamiseks kehtestada täiendavad meetmed, näiteks tulemuslikult rakendada vabalt valitavate marsruutidega õhuruum ja võtta koos teiste naaberliikmesriikidega kasutusele piiriülene vabalt valitavate marsruutidega õhuruum.

Läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmete läbivaatamine

(52) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile a vaatas komisjon FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka kõnealuses kavas sisalduvad marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed.

(53) Põhjenduses 52 osutatud läbivaatamise tulemusel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Luksemburgi ja Madalmaade poolt FABECi marsruutlendude läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide saavutamiseks esitatud meetmed on nende eesmärkide tulemuslikuks saavutamiseks piisavad. Tulemuslikkuse hindamise asutuse järeldusi arvesse võttes märgib komisjon eelkõige, et Saksamaa poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja DFS kohta esitatud meetmed ei ole piisavad, et tulemuslikult rahuldada eeldatavat transpordinõudlust neljandal võrdlusperioodil.

(54) Seetõttu leiab komisjon, et Kesk-Euroopa funktsionaalses õhuruumiosas tuleks neljanda võrdlusperioodi marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks kehtestada täiendavad meetmed, näiteks seoses täiendavate lennujuhtide koolitamise ja värbamisega, ressursside tõhusama kasutamisega ning aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahelise koostöökorraga.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime-eesmärkide läbivaatamine

(55) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile b vaatas komisjon FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka kõnealuses kavas sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid tekitavad muret.

(56) Belgia puhul märgib komisjon, et neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud terminali läbilaskevõime-eesmärgid toovad saabuvate lendude puhul kaasa aasta keskmise ATFM-hilinemise näitaja olulise halvenemise võrreldes kolmanda võrdlusperioodiga. Neljanda võrdlusperioodi jaoks kavandatud ATFM-hilinemiste eesmärgid on 0,94 minutit lennu kohta, välja arvatud 2027. aastaks, mil kavandatud eesmärk on 2,00 minutit lennu kohta, samas kui 2024. aastal registreeritud tegelik tulemusnäitaja oli 0,28 minutit lennu kohta. Lisaks leiti, et tulemuslikkuse hindamise asutuse poolt kindlaks tehtud sarnaste lennujaamade tulemuslikkuse tasemega võrreldes toovad need terminali läbilaskevõime-eesmärgid Brüsseli lennujaama saabuvate lendude puhul kaasa märkimisväärselt halvema keskmise ATFM-hilinemise taseme lennu kohta.

(57) Madalmaade puhul märgib komisjon, et kolmanda võrdlusperioodi viimasel kolmel aastal oli saabuvate lendude keskmine ATFM-hilinemise tase kõrge – 3,50 minutit lennu kohta 2024. aastal. Kuigi neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud terminali läbilaskevõime-eesmärgid on kolmanda võrdlusperioodiga võrreldes edasiminek, toovad need Amsterdami Schipholi lennujaamas tulemuslikkuse hindamise asutuse poolt kindlaks tehtud sarnaste lennujaamade tulemuslikkuse tasemega võrreldes kaasa märkimisväärselt halvema saabuvate lendude keskmise ATFM-hilinemise taseme lennu kohta.

(58) Seepärast leiab komisjon, et Belgia ja Madalmaad peaksid põhjendustes 56 ja 57 esitatud järeldusi arvesse võttes neljanda võrdlusperioodi terminali läbilaskevõime-eesmärke täiendavalt põhjendama või allapoole korrigeerima.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

(59) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile c vaatas komisjon FABECi tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka kõnealuses kavas sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususe tulemuseesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid tekitavad muret.

(60) Seoses Belgia kui terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga märgib komisjon, et kavandatud kulutõhususe eesmärke arvestades on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus neljandal võrdlusperioodil – 0,8 %. Siiski leiti, et Brüsseli lennujaama terminali aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind on neljandal võrdlusperioodil eeldatavasti märkimisväärselt kõrgem kui tulemuslikkuse hindamise asutuse poolt kindlaks tehtud sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.

(61) Seoses Saksamaa kui terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga märgib komisjon, et kavandatud kulutõhususe eesmärke arvestades on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus neljandal võrdlusperioodil – 0,8 %. Siiski leiti, et Müncheni, Hamburgi, Düsseldorfi ja Kölni-Bonni lennujaama terminali aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind on neljandal võrdlusperioodil eeldatavasti märkimisväärselt suurem kui tulemuslikkuse hindamise asutuse poolt kindlaks tehtud sarnaste lennujaamade asjaomase rühma keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.

(62) Seoses Madalmaade kui terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga märgib komisjon, et kavandatud kulutõhususe eesmärgid kahjustavad kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumust neljandal võrdlusperioodil, viies selle tasemeni +0,4 %. Lisaks leiti, et Amsterdami Schipholi lennujaama terminali aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind on neljandal võrdlusperioodil eeldatavasti märkimisväärselt suurem kui tulemuslikkuse hindamise asutuse poolt kindlaks tehtud sarnaste lennujaamade asjaomase rühma keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.

(63) Seepärast leiab komisjon, et Belgia, Madalmaad ja Saksamaa peaksid põhjendustes 60, 61 ja 62 esitatud järeldusi arvesse võttes neljanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususeesmärke täiendavalt põhjendama või allapoole korrigeerima.

Marsruudi ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavade läbivaatamine

(64) Komisjon on vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f läbi vaadanud FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavad, et toetada läbilaskevõime-eesmärkide saavutamist. Komisjon leidis, et Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaa poolt neljanda võrdlusperioodi jaoks kehtestatud marsruudi ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavad tekitavad muret.

(65) Komisjon märgib, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvas marsruudi läbilaskevõime stimuleerimiskavas ning Belgia, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaa terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavas, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, on maksimaalne rahaline kahju vaid 0,50 % kindlaksmääratud kuludest. Tulemuslikkuse hindamise asutuse eksperdiarvamuse põhjal leiab komisjon, et kõnealustes stimuleerimiskavades ette nähtud maksimaalne rahaline kahju ei ole kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktiga a, mille kohaselt peab stimuleerimiskavadel sellisel juhul olema *oluline mõju ohus olevale tulule*.

(66) Seepärast peaksid Belgia, Luksemburg, Madalmaad, Prantsusmaa ja Saksamaa vaatama läbi põhjenduses (65) osutatud läbilaskevõime stimuleerimiskavad, et neis ette nähtud maksimaalne rahaline kahju oleks tasemel, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a. Komisjoni arvates peaks muudetud stimuleerimiskava tekitama maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud aastakuludest.

3. JÄRELDUSED TAANI KOHTA

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(67) Taani poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Taani kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväärtus**	**2024. aasta lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 eurot	**73,02 eurot**	**71,23 eurot**	**70,11 eurot**	**69,29 eurot**	**68,16 eurot**	**67,26 eurot**

(68) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Taani kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 1,6 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(69) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Taani kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,8 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(70) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Taani kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 73,02 eurot ehk 19,9 % suurem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti f kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 60,91 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(71) Lisaks märgib komisjon, et Taani ei ole põhjendustes 69 ja 70 osutatud erandeid põhjendanud kindlaksmääratud lisakuludega, mis tulenevad läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest, ega restruktureerimiskuludega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktides i ja ii sätestatud hindamiskriteerium on Taani puhul täitmata.

(72) Põhjendustes 67–71 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Taani kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

4. JÄRELDUSED EESTI KOHTA

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(73) Eesti poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2019. aasta lähteväärtus	2024. aasta lähteväärtus	2025	2026	2027	2028	2029
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**38,12 eurot**	**54,69 eurot**	**50,46 eurot**	**52,95 eurot**	**54,37 eurot**	**54,54 eurot**	**55,69 eurot**

(74) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,4 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(75) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +4,3 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(76) Komisjon märgib siiski, et Eesti on Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu kaotanud märkimisväärse osa ülelendudest, mida ta varem teenindas. Liiklus väheneb ka neljandal võrdlusperioodil, mõjutades märkimisväärselt Eesti kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja kulutõhusust; eelkõige on see negatiivselt mõjutanud Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalist arengusuundumust, mis hõlmab nii kolmandat kui ka neljandat võrdlusperioodi.

(77) Seepärast on põhjenduses 75 osutatud hindamiskriteeriumi kohaldamisel vajalik ja asjakohane hinnata, kas põhjenduses 76 osutatud asjaolude puudumisel vastaks Eesti kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisele arengusuundumusele.

(78) Selleks on komisjon kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse ümber arvutanud, võttes arvesse Ukraina sõjast tingitud liikluse struktuurset vähenemist Eesti kohal, mõõdetuna marsruudil osutatava teenuse ühikutes. Selle ümberarvutamise tulemusel on Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna kohandatud pikaajaline arengusuundumus – 2,4 %, mis on soodsam kui kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus – 1,0 %. Seepärast järeldab komisjon, et Eesti täidab põhjenduses 75 osutatud hindamiskriteeriumi, võttes arvesse Ukraina sõja tõttu märkimisväärselt vähenenud liikluse mõju.

(79) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 54,69 eurot ehk 5,2 % suurem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti d kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 52,00 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(80) Lisaks märgib komisjon, et Eesti ei ole põhjendustes 74 ja 79 osutatud erandeid põhjendanud kindlaksmääratud lisakuludega, mis tulenevad läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmetest, ega restruktureerimiskuludega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktides i ja ii sätestatud hindamiskriteeriumid on Eesti puhul täitmata.

(81) Põhjendustes 73–80 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

5. **JÄRELDUSED KREEKA KOHTA**

Läbilaskevõime-eesmärkide hindamine

(82) Kreeka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning 2. juuli 2024. aasta võrgustiku operatiivkavas esitatud vastavad kontrollväärtused on järgmised:

Kreeka	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Kontrollväärtused	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komisjon märgib, et Kreeka poolt aastateks 2027, 2028 ja 2029 kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on võrdsed vastavate riiklike kontrollväärtustega. Kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on siiski oluliselt kõrgemad kui 2025. ja 2026. aasta kontrollväärtused.

(84) Kreeka esitatud meetmed läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks hõlmavad suure hulga uute lennujuhtide koolitamist ja värbamist aeronavigatsiooniteenuse osutajate poolt, mis tähendab, et neljandal võrdlusperioodil suureneb piirkondlikes juhtimiskeskustes lennujuhtide täistööajale taandatud lennujuhtide arv kokku 35 %. Lisaks kavatseb aeronavigatsiooniteenuse osutaja võtta kasutusele uue lennuliikluse korraldamise süsteemi, ajakohastada oma radarivõrku, rakendada meetmeid õhuruumi ümberkorraldamiseks ning parandada lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimist.

(85) Tulemuslikkuse hindamise asutuse tehtud hindamise põhjal märgib komisjon, et teatavaid asjakohaseid läbilaskevõime suurendamise meetmeid, mis on esitatud 2. juuli 2024. aasta võrgustiku operatiivkavas, ei ole Kreeka tulemuslikkuse kava projektis arvesse võetud. Selle tulemuseks võib olla läbilaskevõime puudujääk neljandal võrdlusperioodil, sealhulgas 2025. ja 2026. aastal, kus kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on suuremad kui vastavad kontrollväärtused.

(86) Kreeka märgib oma tulemuslikkuse kava projektis, et kalendriaastate 2025 ja 2026 läbilaskevõime-eesmärke ei olnud võimalik seada kooskõlas 2. juuli 2024. aasta võrgustiku operatiivkava kontrollväärtustega, kuna 2024. aasta oktoobris avaldatud STATFORi liiklusprognoos oli lennuliikluse kasvu suhtes optimistlikum. Kreeka selgitab, et kolmandal võrdlusperioodil esines aeronavigatsiooniteenuse osutajal viivitusi oma kolmanda võrdlusperioodi investeerimiskava rakendamisel ja lennujuhtide värbamisel, mis on põhjustanud tegevuspiiranguid kohalikul tasandil. Kreeka viitab eelkõige tehnilistele piirangutele, mis on seotud olemasolevate süsteemidega, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja praegu kasutab ja mis tuleb neljanda võrdlusperioodi hilisemas etapis asendada või ajakohastada.

(87) Sellegipoolest leiab komisjon, lähtudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 sätestatud hindamiskriteeriumidest, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis esitatud teave ja tõendid, sealhulgas need, mis on seotud asjaomaste kohalike oludega, ei põhjenda 2025. ja 2026. aastaks kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide olulisi kõrvalekaldeid vastavatest võrdlusväärtustest. Komisjon on seisukohal, et Kreekal oleks võimalik võtta kahel eespool nimetatud aastal lisameetmeid oma läbilaskevõime-eesmärkide parandamiseks, et leevendada lennujuhtide värbamisega viivitamise ja kolmandal võrdlusperioodil kavandatud investeeringute teostamata jätmise negatiivset mõju.

(88) Põhjendustes 82–87 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Kreeka kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(89) Kreeka poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Kreeka kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväärtus**	**2024. aasta lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**28,84 eurot**	**25,04 eurot**	**24,67 eurot**	**24,01 eurot**	**24,95 eurot**	**26,40 eurot**	**25,72 eurot**

(90) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Kreeka kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,5 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(91) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Kreeka kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 1,3 %, jäädes alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(92) Komisjon märgib, et 2019. aasta lähteväärtus, mille Kreeka esitas oma tulemuslikkuse kava projektis, sisaldab kulude kohandamist summas 19,5 miljonit eurot 2022. aasta vääringus lisakuludena. Tulemuslikkuse hindamise asutuse analüüsi kohaselt ei kuulunud need kohandused Kreeka kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavas kehtestatud 2019. aasta lähteväärtuse hulka ning Kreeka ei ole neid oma neljanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projektis piisavalt põhjendanud.

(93) Seepärast on põhjenduses 91 osutatud hindamiskriteeriumi kohaldamisel vajalik hinnata, kas põhjenduses 92 osutatud 2019. aasta lähteväärtusega seotud kohanduse tegemata jätmise korral vastaks Kreeka kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisele arengusuundumusele.

(94) Selleks arvutas komisjon ümber Kreeka kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil, kasutades Kreeka kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavas esitatud 2019. aasta lähteväärtust, mitte Kreeka neljanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kohandatud lähteväärtust. Selle ümberarvutamise tulemusel on Kreeka kindlaksmääratud ühikuhinna kohandatud pikaajaline arengusuundumus +0,1 %, jäädes alla kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisele arengusuundumusele – 1,0 %. Seetõttu järeldab komisjon, et Kreeka ei vasta põhjenduses 91 osutatud hindamiskriteeriumile.

(95) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Kreeka 2024. aasta kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 25,04 eurot ehk 39,2 % madalam kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti c kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 41,19 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(96) Lisaks märgib komisjon, et Kreeka ei ole põhjendustes 90 ja 91 osutatud erandeid põhjendanud läbilaskevõimeeesmärkide saavutamise meetmete ega restruktureerimiskuludega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktides i ja ii sätestatud hindamiskriteerium on Kreeka puhul täitmata.

(97) Põhjendustes 89–96 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Kreeka kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmete läbivaatamine

(98) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile a vaatas komisjon Kreeka tulemuslikkuse kava projekti hindamisega seoses läbi ka selles kavas sisalduvad keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed.

(99) Põhjenduses 98 osutatud läbivaatamise tulemusel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas Kreeka poolt keskkonnaalaste tulemuseesmärkide saavutamiseks esitatud meetmed on nende eesmärkide tulemuslikuks saavutamiseks piisavad. Tulemuslikkuse hindamise asutuse järeldusi arvesse võttes märgib komisjon eelkõige, et Kreeka ei ole tulemuslikkuse kava projektis kohustunud rakendama mitut Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas sätestatud asjakohast meedet.

(100) Seepärast on komisjon seisukohal, et Kreeka peaks parandama tulemuslikkuse kava projektis esitatud neljanda võrdlusperioodi keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmeid, sealhulgas kohustudes võtma kõik Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas sätestatud operatiivmeetmed ja kiirendama piiriülese vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamist.

6. **JÄRELDUSED IIRIMAA KOHTA**

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(101) Iirimaa poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväärtus**	**2024. aasta lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**27,59 eurot**	**27,29 eurot**	**28,61 eurot**	**29,72 eurot**	**29,75 eurot**	**29,84 eurot**	**30,14 eurot**

(102) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,0 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(103) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +1,0 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(104) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 27,29 eurot ehk 4,0 % madalam kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti b kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 28,43 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(105) Tuleb uurida, kas põhjendustes 102 ja 103 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d tähenduses. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 102 ja 103, tulenesid üksnes täiendavatest kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimiskuludest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(106) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa viitab oma tulemuslikkuse kava projektis aeronavigatsiooniteenuse osutaja AirNav Ireland poolt neljandal võrdlusperioodil kantud täiendavatele kindlaksmääratud kuludele seoses kohalike läbilaskevõimeeesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“). Esitatud läbilaskevõimemeetmed hõlmavad järgmisi põhielemente:

a) täiendavate lennujuhtide koolitamine ja töölevõtmine, et tulla toime liikluse eeldatava suurenemisega neljandal võrdlusperioodil;

b) täiendava lennuliikluse insener-tehnilise personali töölevõtmine, et toetada kapitaliinvesteeringute projektide elluviimist, eelkõige uue lennuliikluse korraldamise süsteemi kavandatud rakendamist neljandal võrdlusperioodil;

c) täiendava tugipersonali töölevõtmine, et vabastada lennujuhid mitteoperatiivsetest ülesannetest ja suurendada nende töö tulemuslikkust;

d) olulisi funktsionaalseid ja tehnilisi täiustusi võimaldava uue lennuliikluse korraldamise süsteemi soetamine ja kasutuselevõtmine; uus lennuliikluse korraldamise süsteem asendab AirNav Irelandi praeguse lennuliikluse korraldamise süsteemi, mida on kasutatud 17 aastat; uue lennuliikluse korraldamise süsteemiga seoses kavatseb AirNav Ireland võtta kasutusele ka uue lennuliikluse erakorralise korraldamise süsteemi ja laiendada oma piirkondlike juhtimiskeskuste hooneid uue lennuliikluse korraldamise süsteemi testimiseks;

e) praeguse radaritaristu ajakohastamine, eelkõige asendades kasutusea lõppu jõudnud tehnilised komponendid;

f) seadmete ja vahendite hankimine, et toetada tegevuskerksust.

(107) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, katavad Iirimaa teatatud lisakulud seoses põhjenduses 106 osutatud läbilaskevõime meetmetega rahaliselt tulemuslikkuse hindamise asutuse arvutatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest. Tulemuslikkuse hindamise asutuse andmetel ei ole Iirimaal siiski suuri suutlikkusega seotud probleeme, mille lahendamine nõuaks neljandal võrdlusperioodil märkimisväärseid lisakulusid.

(108) Lisaks märgib komisjon, et teatavaid Iirimaa esitatud läbilaskevõimemeetmeid võib pidada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuste osutajate tavapärasteks toiminguteks või et need ei pruugi otseselt kaasa aidata õhuruumi läbilaskevõime suurendamisele. Seega ei ole ilma täiendava üksikasjaliku teabe ja analüüsita võimalik järeldada, kas Iirimaa esitatud läbilaskevõimemeetmeid saab tervikuna pidada vajalikuks ja proportsionaalseks neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks.

(109) Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Iirimaa puhul täitmata.

(110) Lisaks märgib komisjon, et Iirimaa esitatud tulemuslikkuse kava projekt ei sisalda restruktureerimismeetmeid, mis põhjendaksid kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumile.

(111) Põhjendustes 101–110 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

7. JÄRELDUSED LÄTI KOHTA

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(112) Läti poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Läti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväär-tus**	**2024. aasta lähteväär-tus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**28,57 eurot**	**37,97 eurot**	**48,73 eurot**	**53,56 eurot**	**57,79 eurot**	**61,14 eurot**	**63,75 eurot**

(113) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Läti kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +10,9 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(114) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Läti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +9,3 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(115) Komisjon märgib siiski, et Läti on Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu kaotanud märkimisväärse osa ülelendudest, mida ta varem teenindas. Liiklus väheneb ka neljandal võrdlusperioodil, mõjutades märkimisväärselt Läti kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja kulutõhusust; eelkõige on see negatiivselt mõjutanud Läti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalist arengusuundumust, mis hõlmab nii kolmandat kui ka neljandat võrdlusperioodi.

(116) Seepärast on põhjenduses 114 osutatud hindamiskriteeriumi kohaldamisel vajalik ja asjakohane hinnata, kas põhjenduses 115 osutatud asjaolude puudumisel vastaks Läti kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisele suundumusele.

(117) Selleks on komisjon kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil Läti kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse ümber arvutanud, võttes arvesse Ukraina sõjast tingitud liikluse struktuurset vähenemist Läti kohal, mõõdetuna marsruudil osutatava teenuse ühikutes. Selle ümberarvutamise tulemusel on Läti kindlaksmääratud ühikuhinna kohandatud pikaajaline arengusuundumus +1,3 %, mis on suurem kui kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus – 1,0 %. Seepärast järeldab komisjon, et Läti ei täida põhjenduses 114 osutatud hindamiskriteeriumi isegi juhul, kui arvesse võtta Ukraina sõja tõttu märkimisväärselt vähenenud liikluse mõju.

(118) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Läti kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 37,97 eurot ehk 32,4 % madalam kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti d kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 56,17 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(119) Lisaks märgib komisjon, et Läti ei ole põhjendustes 113–117 osutatud erandeid põhjendanud kindlaksmääratud lisakuludega, mis tulenevad läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest, ega restruktureerimiskuludega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktides i ja ii sätestatud hindamiskriteerium on Läti puhul täitmata.

(120) Põhjendustes 112–119 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Läti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

8. **JÄRELDUSED SLOVAKKIA KOHTA**

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(121) Slovakkia poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused on järgmised:

Slovakkia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019. aasta lähteväärtus**	**2024. aasta lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**56,20 eurot**	**60,11 eurot**	**62,58 eurot**	**61,85 eurot**	**61,12 eurot**	**59,71 eurot**	**58,34 eurot**

(122) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on Slovakkia kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 0,6 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,2 %.

(123) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil on Slovakkia kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,4 % ning jääb alla kogu ELi pikaajalisele arengusuundumusele, mis on samal perioodil – 1,0 %.

(124) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud hindamiskriteeriumiga märgib komisjon, et Slovakkia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses, on 60,11 eurot ehk 70,0 % suurem kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti c kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 35,35 eurot 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

(125) Tuleb uurida, kas põhjendustes 122–124 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d tähenduses. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 122 ja 123, tulenesid üksnes täiendavatest kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimiskuludest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(126) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Slovakkia viitab oma tulemuslikkuse kava projektis aeronavigatsiooniteenuse osutaja LPS poolt neljandal võrdlusperioodil kantud täiendavatele kindlaksmääratud kuludele seoses kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“). Esitatud läbilaskevõimemeetmed hõlmavad järgmisi põhielemente:

a) täiendavate lennujuhtide koolitamine ja töölevõtmine, et tulla toime liikluse eeldatava suurenemisega neljandal võrdlusperioodil; selle tulemusena suureneb Bratislava lennujuhtide arv neljandal võrdlusperioodil kokku rohkem kui 10 % võrra;

b) uue lennuliikluse korraldamise süsteemi rakendamine, mis on ette nähtud õhuruumi läbilaskevõime edasise parandamise võimaldamiseks;

c) taristu ja hoonete ajakohastamine, et suurendada tegevuskerksust.

(127) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, on Slovakkia teatatud lisakulud seoses põhjenduses 126 osutatud läbilaskevõime meetmetega rahaliselt oluliselt väiksemad kui tulemuslikkuse hindamise asutuse täheldatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest. Lisaks märgib komisjon, et teatavaid Slovakkia esitatud läbilaskevõimemeetmeid võib pidada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate tavapärasteks toiminguteks või et need ei pruugi otseselt kaasa aidata õhuruumi läbilaskevõime suurendamisele. Seega ei ole ilma täiendava üksikasjaliku teabe ja analüüsita võimalik järeldada, kas Slovakkia esitatud läbilaskevõime meetmeid saab tervikuna pidada vajalikuks ja proportsionaalseks neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks. Sellest tulenevalt märgib komisjon, et põhjendustes 122 ja 123 osutatud kõrvalekaldeid kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest ei saa seostada üksnes esitatud läbilaskevõime meetmetest tulenevate lisakuludega.

(128) Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Slovakkia puhul täitmata.

(129) Lisaks märgib komisjon, et Slovakkia esitatud tulemuslikkuse kava projekt ei sisalda restruktureerimismeetmeid, mis põhjendaksid kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumile.

(130) Põhjendustes 121–129 nimetatud järelduste alusel tuleb asuda seisukohale, et Slovakkia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususe tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

9. **JÄRELDUSED**

(131) Eespool toodut arvesse võttes tuleks asuda seisukohale, et Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaa esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid teatavad tulemuseesmärgid ning Eesti, Iirimaa, Kreeka, Läti, Slovakkia ja Taani esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad teatavad tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

(132) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 3 teisele lõigule peavad asjaomased liikmesriigid kolme kuu jooksul alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast esitama komisjonile läbivaadatud tulemuslikkuse kavade projektid, milles on arvesse võetud komisjoni esitatud soovitusi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesoleva otsuse lisas loetletud tulemuseesmärgid, mis on esitatud Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaa esitatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava projektis ning Eesti, Iirimaa, Kreeka, Läti, Slovakkia ja Taani esitatud riiklike tulemuslikkuse kavade projektides, ei ole kooskõlas rakendusotsuse (EL) 2024/1688 kohaste kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Artikkel 2

Kreeka vaatab läbi oma 2025. ja 2026. aasta marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid, mis on esitatud lennuliiklusvoo juhtimisest tuleneva keskmise hilinemisena minutites lennu kohta, et viia need kooskõlla rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 4 kohaste kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas.

Kui komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 9 kohaselt koostatud 2. juuli 2024. aasta võrgu operatiivkavas soovitatakse konkreetseid lisameetmeid läbilaskevõime tulemuslikkuse parandamiseks, võetakse neid meetmeid esimeses lõigus osutatud läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide läbivaatamisel arvesse.

Artikkel 3

Belgia, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Saksamaa, Slovakkia ja Taani korrigeerivad allapoole oma marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade jaoks ette nähtud kulutõhususeesmärke, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana.

Kulutõhususeesmärkide korrigeerimisel peavad need liikmesriigid tegema järgmist:

a) tagama, et läbivaadatud kulutõhususeesmärgid on kooskõlas nii kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega kui ka kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumusega, millele on osutatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a ja b;

b) vähendama vastavalt kindlaksmääratud kulude taset, eelkõige kalendriaastal 2029;

c) kasutama vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 lõikele 2 uusimaid liiklusprognoose, mis on väljendatud teenuseühikutes.

Kui asjaomase marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna lähteväärtus vastab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumile, tagab asjaomane liikmesriik erandina esimese lõigu punktist a, et korrigeeritud kulutõhususeesmärgid on kooskõlas vähemalt kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega või kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumusega.

Kui liikmesriik tugineb rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 3 teise lõigu kohaselt esitatavas läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis eespool nimetatud rakendusmääruse IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohasele kõrvalekaldele, tagab ta, et sellise kõrvalekalde põhjendamiseks on esitatud piisavalt teavet ja selgitusi. Eelkõige peab asjaomane liikmesriik tõendama, et meetmed, millele tuginetakse, et põhjendada kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavatest kulutõhususeesmärkidest, on seotud üksnes täiendavate tegevusressursside või tehnilise suutlikkusega, mis on vajalik läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile, Eesti Vabariigile, Iirimaale, Kreeka Vabariigile, Luksemburgi Suurhertsogiriigile, Läti Vabariigile, Madalmaade Kuningriigile, Prantsuse Vabariigile, Saksamaa Liitvabariigile, Slovaki Vabariigile ja Taani Kuningriigile.

Brüssel, 16. mai 2025

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

LISA

Tulemuseesmärgid, mis ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega

1. **BELGIA, LUKSEMBURGI, MADALMAADE, PRANTSUSMAA JA SAKSAMAA ESITATUD FABECi TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Belgia ja Luksemburg kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**94,14 eurot**	**104,26 eurot**	**104,94 eurot**	**106,08 eurot**	**106,14 eurot**	**104,43 eurot**	**103,83 eurot**

Saksamaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**71,71 eurot**	**74,90 eurot**	**73,16 eurot**	**73,06 eurot**	**73,10 eurot**	**71,87 eurot**	**70,54 eurot**

Madalmaad kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**86,52 eurot**	**104,60 eurot**	**103,51 eurot**	**103,61 eurot**	**106,50 eurot**	**106,28 eurot**	**105,95 eurot**

2. **TAANI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Taani kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 eurot	73,02 eurot	71,23 eurot	70,11 eurot	69,29 eurot	68,16 eurot	67,26 eurot

3. **EESTI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhusega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**38,12 eurot**	**54,69 eurot**	**50,46 eurot**	**52,95 eurot**	**54,37 eurot**	**54,54 eurot**	**55,69 eurot**

4. **KREEKA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Kreeka	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Kreeka kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhusega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**28,84 eurot**	**25,04 eurot**	**24,67 eurot**	**24,01 eurot**	**24,95 eurot**	**26,40 eurot**	**25,72 eurot**

5. **IIRIMAA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhusega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**27,59 eurot**	**27,29 eurot**	**28,61 eurot**	**29,72 eurot**	**29,75 eurot**	**29,84 eurot**	**30,14 eurot**

6. **LÄTI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Läti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväär-tus**	**2024 lähteväär-tus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**28,57 eurot**	**37,97 eurot**	**48,73 eurot**	**53,56 eurot**	**57,79 eurot**	**61,14 eurot**	**63,75 eurot**

7. **SLOVAKKIA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Slovakkia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväär-tus**	**2024 lähteväär-tus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ja lähteväärtused, väljendatuna kindlaksmääratud ühikuhinnana (2022. aasta hindade reaalväärtuses)	**56,20 eurot**	**60,11 eurot**	**62,58 eurot**	**61,85 eurot**	**61,12 eurot**	**59,71 eurot**	**58,34 eurot**