KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2022/780,

13. aprill 2022,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Šveitsi esitatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu Euroopa Liitu hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitused nimetatud eesmärkide läbivaatamiseks

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2313 all)

(Ainult itaalia-, prantsus- ja saksakeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelist õhutranspordialast kokkulepet (edaspidi „kokkulepe“) ([1]),

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ([2]) eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c teist lõiku,

pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

Taust

(1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks sellele peavad liikmesriigid vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 ([3]) artiklile 10 seadma kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu Euroopa Liitu hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas tulemuslikkuse kavade projektides kavandatud tulemuseesmärgid vastavad kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

(2) Alates COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. kalendriaasta esimeses kvartalis on see avaldanud lennutranspordisektorile märkimisväärset mõju ning meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pidanud pandeemia tõkestamiseks võtma, on lennuliikluse maht võrreldes pandeemiaeelse tasemega oluliselt vähenenud.

(3) Kogu liitu hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärgid määrati esialgu kindlaks komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ([4]). Kuna need kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ning hiljem liikmesriikide ja Šveitsi esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud olukorda lennutranspordis.

([1]) EÜT L 114, 30.4.2002, lk 73.
([2]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.
([3]) 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).
([4]) Komisjoni 29. mai 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/903, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2020 ja lõpeb 31. detsembril 2024 (ELT L 144, 3.6.2019, lk 49).

(4) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 ([5]) kolmandaks võrdlusperioodiks erakorralised meetmed, mis erinevad rakendusmääruse (EL) 2019/317 sätetest. Komisjon võttis rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõike 1 kohaselt 2. juunil 2021 vastu komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/891, ([6]) milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

(5) Kõik liikmesriigid ja Šveits on välja töötanud ja vastu võtnud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärke sisaldavad tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati 1. oktoobriks 2021 komisjonile hindamiseks. Šveits esitas komisjonile oma tulemuslikkuse kava projekti funktsionaalse õhuruumiosa ehk kõnealusel juhul Kesk-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (FABEC) tasandil. Pärast FABECi tulemuslikkuse kava projekti täielikkuse kontrollimist palus komisjon FABECil esitada 17. novembriks 2021 ajakohastatud tulemuslikkuse kava projekti. Käesolevas otsuses sisalduv komisjoni hinnang põhineb Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide esitatud ajakohastatud FABECi tulemuslikkuse kava projektil.

(6) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, esitas komisjonile aruande, mis sisaldas nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamiseks.

(7) Käesolev otsus hõlmab üksnes neid FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid kavandatud tulemuseesmärke ja seotud elemente, mida kohaldatakse otseselt aeronavigatsiooniteenuste osutaja suhtes, kes on määratud osutama teenuseid Šveitsi õhuruumis.

Hindamismeetod

(8) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud riikide või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi eesmärkide vastavust kõnealuse rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud hindamiskriteeriumide alusel ning kohalikke olusid silmas pidades. Lisaks iga põhilise tulemusvaldkonna ja seonduvate tulemuseesmärkide hindamisele on komisjon tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud ka nimetatud rakendusmääruse IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid.

(9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 sätestatud kriteeriumi alusel hinnanud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkusega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud ohutusega seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.

(10) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 sätestatud kriteeriumi alusel hinnatud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususega. FABECi tulemuslikkuse kava projektis kavandatud eesmärke on vastavalt võrreldud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi keskkonnaeesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

([5]) Komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/1627 COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) (ELT L 366, 4.11.2020, lk 7).

([6]) Komisjoni 2. juuni 2021.aasta rakendusotsus (EL) 2021/891, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903 (ELT L 195, 3.6.2021, lk 3).

(11) Mis puudutab 2020. kalendriaastat, siis algselt rakendusotsuses (EL) 2019/903 sätestatud kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas ei vaadatud rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbi, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamisaeg on möödas ja selle rakendamine on lõppenud, mistõttu seda ei ole võimalik tagasiulatuvalt kohandada. Seega ei olnud asjakohane, et liikmesriigid ja Šveits oleksid 2020. kalendriaastaks seatud kohalikud tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud. Seda arvesse võttes hinnati keskkonnaga seotud kohalike tulemuseesmärkide vastavust asjakohastele kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele kalendriaastatel 2021, 2022, 2023 ja 2024. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud keskkonnaga seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.

(12) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 sätestatud kriteeriumi alusel hinnatud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemisega. FABECi tulemuslikkuse kava projektis kavandatud eesmärke on vastavalt võrreldud võrgustiku operatiivkavas esitatud kontrollväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, sealhulgas eelkõige kavandatud suured investeeringud ja stimuleerimiskava(d), pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

(13) Mis puudutab 2020. kalendriaastat, siis algselt rakendusotsuses (EL) 2019/903 sätestatud kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ei vaadatud rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbi, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamisaeg on möödas ja selle rakendamine on lõppenud, mistõttu seda ei ole võimalik tagasiulatuvalt kohandada. Seega ei olnud asjakohane, et liikmesriigid ja Šveits oleksid 2020. kalendriaastaks seatud kohalikud tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud. Seda arvesse võttes hinnati läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide vastavust asjakohastele kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele kalendriaastatel 2021, 2022, 2023 ja 2024. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.

(14) Läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkidega seoses vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime kavandatud eesmärgid, mille Šveits vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile b FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitas. Kuna Šveitsi puhul ei tekitanud kavandatud eesmärgid mingeid probleeme, ei ole käesolevas otsuses vaja välja tuua ühtegi nendega seotud puudust.

(15) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumide alusel hinnatud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindadega. Täpsemalt on need kriteeriumid kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmise väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond. Kui leiti, et marsruudi kulutõhususe eesmärgid ei vasta rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumidele, kontrollis komisjon täiendavalt, kas lahknevust võib pidada rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikuks ja proportsionaalseks.

(16) Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seoses kavandatud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.

(17) Marsruudi kulutõhususe eesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Sellele lisaks vaadati läbi rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid, täpsemalt eesmärkide aluseks olevad põhitegurid ja -parameetrid, mis on esitatud kõnealuse lisa punkti 2.1 alapunktis d. Kuna Šveitsi puhul tekitasid teatavad eesmärkide aluseks olevad põhitegurid ja -parameetrid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.

(18) Kulutõhusust käsitlevate kavandatud eesmärkidega seoses hindas komisjon lisaks läbivaatamisele ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususe kavandatud eesmärke, mille Šveits vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile c FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitas. Kuna leiti, et Šveitsi puhul tekitasid need kavandatud eesmärgid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.

(19) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2 alapunktile f vaatas komisjon läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkide hindamisega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Kuna leiti, et Šveitsi puhul tekitasid need stimuleerimiskavade projektid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.

Erikaalutlused seoses liikluse arenguga

(20) STATFORi 2021. aasta oktoobri liikluse lähteprognoosi kohaselt jõuab kogu liitu hõlmav lennuliiklus 2023. aasta jooksul pandeemiaeelsele tasemele ning ületab selle 2024. aastal. Liikluse arenguga seotud ebakindlus jääb COVID-19st tingitud epidemioloogilise olukorra arenguga seotud riskide tõttu siiski erakordselt suureks. Komisjon märgib, et liikluse elavnemine toimub liikmesriikide lõikes eeldatavasti ebaühtlaselt.

(21) Seega on prognoositav liikluse kasv mitme liikmesriigi puhul kolmandal võrdlusperioodil märkimisväärselt väiksem kui keskmine liikluse kasv kogu liidus ning prognooside kohaselt jääb mitmes sellises liikmesriigis kolmanda võrdlusperioodi liiklusmaht allapoole pandeemiaeelset taset. Komisjon tunnistab, et see muudab kogu liitu hõlmavate kulutõhususeesmärkide saavutamise asjaomaste liikmesriikide jaoks keerulisemaks, ning on seda asjaolu arvesse võtnud iga tulemuslikkuse kava projekti hindamise seisukohast oluliste kohalike asjaolude läbivaatamisel.

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(22) Seoses nende rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d osutatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega, mis toetavad Šveitsi puhul FABECi kavandatud tulemuseesmärke kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, on komisjoni hinnangu tulemusena tehtud kindlaksmääratud kulude ja nende jaotamise valdkonnas kindlaks järgmised puudused.

(23) Kindlaksmääratud kuludega seoses leiab komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis teatab Šveits, et marsruudi aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Skyguide) on rakendanud Skyguide'i kapitaliseerimiseeskirjade puhul muudatusi, mis suurendavad tema personali- ja tegevuskulusid ning vähendavad samal ajal amortisatsioonikulusid kolmandal võrdlusperioodil. Oma nõuandes komisjonile on tulemuslikkuse hindamise asutus seisukohal, et see muudatus võib moonutada Šveitsi suhtes kulude riski jagamise mehhanismi rakendamist. Seetõttu tuleks FABECi korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis täiendavalt selgitada ja põhjendada rakendatava meetodi põhimõtteid ja mõju seoses nende vastavusega asjakohastele õigusnormidele, sealhulgas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 28 lõikele 4.

(24) Seoses marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahelise kulujaotusega muudab Šveits seni rakendatud kaudsete tegevuskulude käsitlemise metoodikat. Komisjon märgib siiski, et Šveits ei kirjeldanud ega põhjendanud FABECi tulemuslikkuse kava projektis seda muutust, mis on seotud kaudsete tegevuskulude jaotamisega marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel. Seetõttu leiab komisjon, et seda tuleks korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis täiendavalt selgitada ja põhjendada.

(25) Rakendusotsuse C(2022) 2283 ([7]) põhjendustes 21–41 nimetatud puudustest lähtudes leiti, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärkide see osa, mis seondub Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga, ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele. Seetõttu peaks Šveits, kes koos Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaaga töötas välja ja esitas funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projekti, esitama ühiselt FABECi korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti, milles võetakse käesolevas otsuses ja rakendusotsuses C(2022) 2283 esitatud soovitusi arvesse.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususe eesmärkide läbivaatamine

(26) Komisjonile teevad muret terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega seoses kavandatud tulemuseesmärgid, mille Šveits on vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2 alapunktile c FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitanud.

(27) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Šveitsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,7 %, mis on kõrgem kui Šveitsi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus –0,5 %.

(28) Teiseks leiab komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Šveitsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,7 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus –3,4 %. Selle vahe põhjuseks tundub olevat terminali kindlaksmääratud kulude oluline kasv kolmandal võrdlusperioodil ning eelkõige tegevus- ja amortisatsioonikulude kasv.

(29) Kolmandaks, võrreldes terminali kulutõhususe puhul kavandatud eesmärke samasuguste lennujaamade kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkusega, leiab komisjon, et teisel ja kolmandal võrdlusperioodil on Genfi ja Zürichi lennujaamade kindlaksmääratud ühikuhind asjaomase võrdlusrühma kindlaksmääratud ühikuhindade mediaanist märkimisväärselt kõrgem.

(30) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Šveits peaks põhjendustes 26–29 esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali kulutõhususe eesmärke või korrigeerima terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kavandatud eesmärke allapoole.

Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatamine lisaks komisjoni hinnangule läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkide kohta

(31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis f sätestatud elementidega, mis kuuluvad läbivaatamisele, leiab komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline eelis on võrdne maksimaalse rahalise kaotusega, kusjuures mõlemad moodustavad 0,5 % kindlaksmääratud kuludest. Samuti märgib komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis Šveits esitatud terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline eelis on võrdne maksimaalse rahalise kaotusega, kusjuures mõlemad moodustavad 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.

(32) Komisjonil on tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas sellisel stimuleerimiskavadest tuleneval kavandatud maksimaalsel rahalisel kaotusel, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

([7]) Komisjoni rakendusotsus, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Belgia, Bulgaaria, Taani, Saksamaa, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Horvaatia, Itaalia, Küprose, Läti, Leedu, Luksemburgi, Ungari, Malta, Madalmaade, Austria, Poola, Portugali, Rumeenia, Slovakkia ja Rootsi riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate teatud tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitused nimetatud eesmärkide korrigeerimiseks.

(33) Seepärast peaks Šveits FABECi esitatud tulemuslikkuse kava projektiga seoses oma kavandatud stimuleerimiskavasid korrigeerima, et saavutada marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärgid, nii et nendest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kaotus oleks tasemel, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks viima selleni, et maksimaalse rahaline kaotus oleks vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

KOKKUVÕTE

(34) Seoses rakendusotsusega C(2022) 2283 leidis komisjon, et tulemuslikkuse kava projekt, mille Šveits esitas FABECi raames, sisaldab Belgia ja Luksemburgi puhul teatavaid tulemuseesmärke, mis ei vasta kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

(35) Seega peavad Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõikele 3 esitama kolme kuu jooksul alates selle otsuse kuupäevast komisjonile korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti, milles on komisjoni esitatud soovitusi arvesse võetud.

(36) Seejärel hindab komisjon kogu korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 15 sätestatud korras ning võib pärast seda hindamist võtta mis tahes seisukoha kavandatud tulemuseesmärkide ning tulemuslikkuse kavade muude elementide kohta, millele selles otsuses vastuväiteid ei esitatud.

(37) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklile 17 kohaldatakse tulemuslikkuse kava projekti uusimas versioonis esitatud tulemuseesmärke ajutiselt nii kaua, kuni komisjon on võtnud vastu otsuse tulemuseesmärkide või läbivaadatud tulemuseesmärkide vastavuse kohta, misjärel Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid peavad vastu võtma oma lõpliku tulemuslikkuse kava.

(38) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikliga 17 on lõplikus tulemuslikkuse kavas sisalduvatele eesmärkidele kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ette nähtud tagasiulatuv mõju. Seega tasandatakse võimalikud tuluerinevused, mis on põhjustatud tulemuslikkuse kava projekti põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamisest lõpliku tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäära(de) asemel, ühikumäära hilisemate kohanduste abil kolmanda võrdlusperioodi jooksul, mida täiendavalt reguleeritakse rakendusmääruses (EL) 2020/1627 sätestatud kolmanda võrdlusperioodi erakorraliste meetmetega. Seetõttu ei tee komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 29 lõike 3 kohast otsust ühikumäärade kooskõla kohta enne asjaomaste lõplike tulemuslikkuse kavade vastuvõtmist.

(39) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasi lennujaamade droonituvastuskulud. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, millises ulatuses on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasi lisanud, ja kui sellised kulud on lisatud, siis millises ulatuses on need seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning võib seega lugeda tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel abikõlblikuks. Komisjoni talitused on asjakohase teabe kogumiseks saatnud kõikidele liikmesriikidele erakorralise teabenõude ning uurivad seoses ühikumäära vastavuse kontrollimisega täiendavalt lennujaamade droonituvastuskulusid, millest on teatatud. Käesolev otsus ei piira komisjoni hinnanguid ega järeldusi droonituvastuskulude kohta.

(40) Vastuseks 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukraina vastu on liit võtnud vastu piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Nende meetmete tulemusena väheneb lennuliiklus liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis. Mõju kogu liitu hõlmaval tasandil ei tohiks siiski olla võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada olemasolevad meetmed ja menetlused tulemuslikkuse ja tasude süsteemi rakendamiseks kolmandal võrdlusperioodil. FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamisel peaksid Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid võtma asjakohaselt arvesse liikluses tehtavate muudatuste mõju nende tegevusele ja rahalisele seisule.

(41) Komisjon on konsulteerinud käesolevas otsuses esitatud soovituste üle Šveitsiga vastavalt lepingu artikli 19 lõikele 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mille Belgia, Luksemburg, Madalmaad, Prantsusmaa, Saksamaa ja Šveits esitasid vastavalt määrusele (EÜ) nr 549/2004 ja mis on loetletud rakendusotsuse C(2022) 2283 lisas, ei vasta rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Šveitsi Konföderatsioonile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN