OTSUSED

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2021/891,

2. juuni 2021,

milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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 a,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/317 ([2]) on kehtestatud üksikasjalikud eeskirjad ja menetlused tulemuslikkuse kava ning tasude süsteemi rakendamiseks, samuti on kõnealuse määrusega ette nähtud, et tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmas võrdlusperiood hõlmab kalendriaastaid 2020–2024.

(2) COVID-19 pandeemia puhkemise tõttu on lennuliikluse maht alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist märkimisväärselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia tõkestamiseks pidanud võtma. Kuigi COVID-19 kriisi mõju lennutranspordile on ka pärast seda olnud jätkuvalt suur, prognoositakse, et lennundussektor peaks kolmanda võrdlusperioodi jooksul järk-järgult taastuma. Taastumise tempo ja intensiivsuse suhtes valitseb aga endiselt suur ebakindlus, kuna need sõltuvad liidu ja ülejäänud maailma sanitaar- ja majandusolukorra arengust.

(3) Komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ([3]) on kindlaks määratud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks. Kuna kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda vastu võetud tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

(4) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 ([4]) kolmandaks võrdlusperioodiks erakorralised meetmed, mis erinevad rakendusmääruse (EL) 2019/317 sätetest.

(5) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõikele 1 peab komisjon vastu võtma kogu ELi hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärgid 1. maiks 2021. Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 9 lõikele 4 peab komisjon koos kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega läbi vaatama järgmised väärtused: kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus, kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus, häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärkide läbivaatamist ning aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusrühmad, millel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.

(6) Käesoleva otsuse kohaste kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide puhul on arvesse võetud tulemuslikkuse hindamise asutuselt, võrgustiku haldajalt, Euroopa Liidu Lennundusohutusametilt (EASA) ja liikmesriikide järelevalveasutustelt saadud andmeid ning sidusrühmadega peetud konsultatsioone.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

([2]) 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).

([3]) 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]) 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).

(7) Otsuses sisalduvad kogu ELi hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärgid põhinevad liikmesriike, Norrat ja Šveitsi hõlmavatel andmetel.

(8) Otsuse aluseks olevad liiklusprognoosid on väljendatud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvate lendudena ning Eurocontroli statistika ja prognooside talituse (STATFOR) 4. novembri 2020. aasta marsruudi liiklusprognoosil põhinevate teenuseühikutena. Kuna STATFORi puhul on terminoloogia muutunud, käsitatakse keskmist stsenaariumi ehk stsenaariumi 2 STATFORi lähteprognoosina rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 9 lõike 3 punkti b tähenduses. Selles marsruudi liiklusprognoosis on 2020. aastaks kavandatud 4 455 611 IFR-lendu ja 52 594 913 teenuseühikut, 2021. aastaks 5 153 494 IFR-lendu ja 57 373 113 teenuseühikut, 2022. aastaks 7 303 402 IFR-lendu ja 86 656 273 teenuseühikut, 2023. aastaks 8 326 704 IFR-lendu ja 101 925 348 teenuseühikut ning 2024. aastaks 9 326 147 IFR-lendu ja 116 358 421 teenuseühikut.

(9) Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta majanduslikke, ohutusalaseid, keskkonnaalaseid ja operatiivkaalutlusi ning põhiliste tulemusvaldkondade vastastikust sõltuvust või nendevahelisi kompromisse. Kulutõhususe ja läbilaskevõimega seotud põhilistes tulemusvaldkondades tuleks seega arvesse võtta täiendava läbilaskevõime loomise kulude ja nende poolt pakutavate eeliste suhet. Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide puhul tuleks arvesse võtta, et lennuliikluse korraldamise operatiivmeetmeid, mille eesmärk on kütuse tarbimise minimeerimine, seega heitkoguste vähendamine, ei saa alati praktikas rakendada. Selle põhjuseks on käitamispiirangud, mis seonduvad eelkõige õhusõidukite ohutu hajutamisega ja lennuliikluse korraldamise olemasoleva suutlikkusega. Samuti tuleks ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide puhul arvesse võtta asjaolu, et esmatähtis on aeronavigatsiooniteenuste ohutu osutamine ning et ohutus peaks olema täielikult integreeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajate äriplaneerimisse.

(10) Ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna puhul määrati rakendusotsuses (EL) 2019/903 kindlaks kogu ELi hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärgid seoses ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tasemega, mille aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad saavutama kolmanda võrdlusperioodi viimasel aastal, st aastal 2024. Kõnealuseid eesmärke tuleks säilitada. Lennuliikluse järsk vähenemine COVID-19 kriisi tõttu ja sellest tulenev lendude arvu märkimisväärne lühiajaline kõikumine ei tohiks kaasa tuua ohutustaseme halvenemist. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse kavandatud parandamist jätkama ka kolmanda võrdlusperioodi jooksul.

(11) Kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide läbivaatamine keskkonna ja läbilaskevõimega seotud põhilistes tulemusvaldkondades peaks olema tulevikku suunatud ja hõlmama võrdlusperioodi järelejäänud osa, sealhulgas 2021. kalendriaastat.

(12) 2020. kalendriaasta kohta määrati keskkonna ja läbilaskevõimega seotud põhiliste tulemusvaldkondade tulemuseesmärgid kindlaks rakendusotsuses (EL) 2019/903. Neid eesmärke ei tuleks läbi vaadata ega käesolevale otsusele lisada, kuna nende kohaldamisaeg ja rakendamine on lõppenud, mistõttu neid ei ole võimalik tagasiulatuvalt kohandada.

(13) Kui vaadatakse läbi kolmanda võrdlusperioodi järelejäänud aastate puhul keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kindlaks määratud kogu ELi hõlmavaid tulemuseesmärgid, mida mõõdetakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, siis tuleks arvesse võtta teisel võrdlusperioodil ja 2020. kalendriaastal saavutatud tulemuslikkuse taset ning lennuliikluse korraldamise toimingute optimeerimiseks rakendatud meetmeid. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sellele, kuidas COVID-19 kriis on mõjutanud lennu horisontaalosa tõhusust.

(14) Aeronavigatsiooniteenuse osutajate 2019. aasta tegevuse tegelikku tulemuslikkust käsitlevad andmed osutavad sellele, et kogu ELi tasandil on olemas statistiliselt oluline korrelatsioon teatavate aeronavigatsiooniteenuse osutajate puhul ilmnenud läbilaskevõime puudujäägi ja lennumarsruutide laienemise vahel. See korrelatsioon hõlmas tegelike lennumarsruutide pikenemist kalendrikuudel, mil lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud hilinemiste arv oli suur, samas kui lennu horisontaalosa tõhusus paranes oluliselt kalendrikuudel, mil ATFM-hilinemiste arv oli väiksem. See tähelepanek sai kinnitust ka seoses 2020. aastaga, mil lennu horisontaalosa ebatõhusus oli kogu aasta jooksul 2,51 % ja ajavahemikul märtsist kuni detsembrini (st pärast COVID-19 pandeemia puhkemist) 2,13 %.

(15) COVID-19 kriis ei tohiks aeglustada selliste struktuursete täiustuste rakendamist keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis peaksid eelkõige hõlmama vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamise lõpuleviimist. Koos piiriülese vaba marsruudivaliku järkjärgulise rakendamisega võib see kaasa tuua otsemad marsruudid ning vähendada lennatud meremiilide arvu ja lennuliikluse põhjustatud heidet, toetades seega lennunduse CO_2-mahukuse kestlikku vähendamist. Kuna kolmandal võrdlusperioodil peaks liiklusmaht eeldatavasti vähenema, mis omakorda peaks aitama suurendada lendude tõhusust, tuleks 2021. ja 2022. aastaks keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kindlaks määratud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbi vaadata, et veelgi vähendada lennuliikluse korraldamise mõju keskkonnatoimele. 2023. ja 2024. aasta eesmärke aga ei tohiks muuta, võttes arvesse lennuliikluse eeldatavat taastumist kolmanda võrdlusperioodi lõpuosas ning aeronavigatsiooniteenuste osutajatest sõltumatute elementide mõju lennu horisontaalosa tõhususele, sealhulgas õhuruumi kasutajate lennuplaneerimis- ja käitamisotsustele.

(16) Kui vaadatakse läbi läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kindlaks määratud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mida mõõdetakse aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmise pikkusega minutites ühe lennu kohta, tuleks arvesse võtta teisel võrdlusperioodil ja 2020. kalendriaastal saavutatud tulemuste taset. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sellele, kuidas COVID-19 kriis on mõjutanud marsruutlennu ATFM-hilinemisi.

(17) Kolmandale võrdlusperioodile eelnenud aastatel põhjustasid paljudes liikmesriikides lennuliikluse tugeva ja pideva kasvu tingimustes ATMF-hilinemisi struktuurse suutlikkuse ja personaliga seotud probleemid. Tegelik ATFM-hilinemine ühe lennu kohta oli 2020. kalendriaastal 0,35 minutit, 2019. aastal aga 1,67 minutit.

(18) Kuna liiklus on märkimisväärselt vähenenud, peaksid aeronavigatsiooniteenuse osutajad püüdma hoida ATFM-hilinemised 2021. aastal tasemel, mis ei ületa 2020. aasta tegelikku taset. Kolmanda võrdlusperioodi kolmeks järgmiseks aastaks, mil lennuliiklus taastub järk-järgult kriisieelsele tasemele, tuleks kehtestada kogu ELi hõlmavad läbilaskevõime-eesmärgid, võttes arvesse süsteemiülest optimaalset keskmist ATFM-hilinemist lennu kohta. Lisaks võib õigustatult eeldada, et aeronavigatsiooniteenuse osutajad suudavad tagada piisava läbilaskevõime liiklusnõudluse rahuldamiseks kogu kolmanda võrdlusperioodi jooksul, kõrvaldades samal ajal läbilaskevõimega seotud struktuursed probleemid, et valmistuda liiklusnõudluse suurenemiseks pärast kolmanda võrdlusperioodi lõppu.

(19) Rakendusmääruses (EL) 2020/1627 on sätestatud, et erandina rakendusmäärusest (EL) 2019/317, millega nähakse ette iga-aastased sihtväärtused, tuleb kogu ELi hõlmavad kulutõhususega seotud tulemuseesmärgid, mis on väljendatud kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna iga-aastase muutusena protsentides, läbi vaadata nii, et 2020. ja 2021. kalendriaastat käsitatakse ühe perioodina.

(20) Kogu ELi hõlmavate kulutõhususega seotud tulemuseesmärkide läbivaatamisel tuleks arvesse võtta aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja liikmesriikide eelmistel võrdlusperioodidel saavutatud tegelikke tulemusi, seahulgas tegelikult kantud kulusid, ja värskeimat kättesaadavat teavet 2020. kalendriaasta kohta.

(21) Rakendusotsuses (EL) 2019/903 sisalduvad kogu ELi hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi lähteväärtused määrati kindlaks kulude ja liikluse hinnangute ja prognooside alusel, kuna 2019. kalendriaasta kohta puudusid tegelikud andmed. Seepärast tuleks need lähteväärtused läbi vaadata, et need kajastaksid täpselt 2019. aasta tegelikke kulusid ja teenuseühikuid kogu liidu tasandil.

(22) Rakendusotsuses (EL) 2019/903 kolmandaks võrdlusperioodiks kindlaks määratud kogu ELi hõlmavad kulutõhususega seotud tulemuseesmärgid põhinesid eeldusel, et kogu võrdlusperioodi jooksul kasvab lennuliiklus püsivalt, mis suurendab aeronavigatsiooniteenuse osutajate jaoks lisavõimsuse pakkumisest tingitud kulusid. Kuna neid liiklusprognoose on COVID-19 kriisi tõttu märkimisväärselt allapoole korrigeeritud, tuleks ebasoodsat olukorda arvestades muuta ka kindlaksmääratud kogukulusid.

(23) Viimased hinnangud 2020. kalendriaasta tegelike kulude kohta näitavad, et kogu liidu tasandil vähenesid need 2019. aastaga võrreldes 1 %, samas kui teenuseühikute arv vähenes aastaga 58 %. On mõistetav, et aeronavigatsiooniteenuse osutajad ei suuda oma kulubaasi lennuliikluse enneolematu vähenemisega täielikult kohandada, kuna püsikulude osakaal on suur ja neil on kohustus säilitada teenuste pideva kättesaadavus.

(24) Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid siiski võtma asjakohaseid meetmeid, et suurendada kolmandal võrdlusperioodil oma kulutõhusust, ning kasutama ära kogu sünergiat ja tõhususe kasvu, mis on kättesaadavad piiriülese koostöö ja restruktureerimisalgatuste kaudu. Esmajärjekorras tuleks püüda teha struktuurimuudatusi, sealhulgas suurendada lennuliikluse korraldamise üldkavas sisalduvate uute tehnoloogiliste lahenduste tõhusust ning ratsionaliseerida üleliigset side-, navigatsiooni- ja seiretaristut. Kulusid peaks olema võimalik kokku hoida ka seoses ületunnitöö kuludega, mis peaksid kolmandal võrdlusperioodil jääma väga väikeseks.

(25) Komisjonile esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulevikku suunatud kuluhinnangute kohaselt ületavad kolmanda võrdlusperioodi kumulatiivsed kulud teise võrdlusperioodi tegelikke kulusid 8 %. Tuleks märkida, et prognooside puhul on aeronavigatsiooniteenuste osutamisel kantud tegelike kulude suurust ka varem üle hinnatud. Teise võrdlusperioodi puhul hinnati tegelikke kulusid üle keskmiselt 8 % võrra. Võib eeldada, et kolmanda võrdlusperioodi tulevikku suunatud kuluandmete puhul kehtib samasugune marginaal, samuti ei ole nende puhul veel arvesse võetud kulutõhususe potentsiaalset suurenemist.

(26) Seepärast on asjakohane eeldada, et aeronavigatsiooniteenuse osutajad kohandavad oma kulubaase asjakohasel viisil, et reageerida kolmandal võrdlusperioodil vähenenud liiklusnõudlusele, ning et selle tulemusena peaksid kolmandal võrdlusperioodil kogu ELi hõlmavad kulutõhususe tulemuseesmärgid põhinema eeldusel, et kogu ELi hõlmavad kindlaksmääratud kulud ei ületa 2020. ja 2021. kalendriaastal kokku keskmiselt 97 % 2019. kalendriaastal registreeritud kogu ELi hõlmavatest tegelikest kuludest ning 2022. aastal 94 %, 2023. aastal 96 % ja 2024. aastal 97 % 2019. kalendriaastal registreeritud kogu ELi hõlmavatest tegelikest kuludest.

(27) Tulemuslikkuse hindamise asutuse tehtud analüüsi põhjal peaks selline kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud kulude tase võimaldama aeronavigatsiooniteenuse osutajatel tagada kolmandal võrdlusperioodil vajalik läbilaskevõime ja rakendada meetmeid, mis on vajalikud lennuliikluse tulevase kasvuga kohanemiseks, sealhulgas tagada asjakohased ressursid ning lennujuhtide koolitamine ja investeeringud nüüdisaegsesse tehnoloogiasse. Lisaks on rakendusmäärusega (EL) 2019/317 lubatud võimalikud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe tulemuseesmärkidest, kui need kõrvalekalded on põhjendatud restruktureerimismeetmetega, mis toovad õhuruumi kasutajatele puhastulu hiljemalt järgmisel võrdlusperioodil. Seepärast peaksid aeronavigatsiooniteenuse osutajad suutma reageerida COVID-19 kriisist tulenevatele asjaoludele, suurendades samal ajal suutlikkust rahuldada tulevast liiklusnõudlust ja püüdes lahendada tegevuse tulemuslikkust mõjutavaid struktuurseid probleeme.

(28) Kolmanda võrdlusperioodi häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda oma tulemuslikkuse kavades sisalduvate tulemuseesmärkide läbivaatamist, tuleks säilitada rakendusotsuses (EL) 2019/903 sätestatud tasemel. Neid häiretasemeid peetakse piisavaks, kuna need võimaldavad mõistlikul määral muuta liiklust vastavalt 2020. aasta novembris avaldatud STATFORi liikluse lähteprognoosile (stsenaarium 2), pakkudes samas liikmesriikidele võimalust taotleda oma vastavate kohalike tulemuslikkuse kavade läbivaatamist juhul, kui tegelik liiklus areneb pigem kooskõlas STATFORi optimistliku prognoosiga (stsenaarium 1) või STATFORi pessimistliku prognoosiga (stsenaarium 3).

(29) Tulemuslikkuse kavade projektide hindamisel kasutatakse sarnase tegevus- ja majanduskeskkonnaga aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusrühmi, mis on määratletud rakendusotsuse (EL) 2019/903 artikli 7 punktis a, eelkõige selleks, et võrrelda keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtusi asjaomases tasude sissenõudmise piirkonnas. On selge, et need võrdlusrühmad kajastavad olukorda enne kolmanda võrdlusperioodi algust ning seetõttu peaks nende koosseis jääma samaks, kui on sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903.

(30) Rakendusotsus (EL) 2019/903 tuleks kehtetuks tunnistada.

(31) Ühtse taeva komitee ei ole arvamust esitanud. Vajalikuks peeti rakendusakti ja eesistuja esitas rakendusakti eelnõu apellatsioonikomiteele lisaaruteluks. Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas apellatsioonikomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Selliste kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide jaoks, mis on kehtestatud ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mille täitmist mõõdetakse rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 1.1 kindlaks määratud põhilise tulemusnäitaja abil ning mille aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kellel on luba osutada lennuliiklusteenuseid, peavad saavutama 2024. aasta lõpuks, on kehtestatud järgmised ohutusjuhtimise tõhususe tasemed:

a) ohutusjuhtimise eesmärkide „ohutuskultuur“, „ohutuspõhimõtted ja -eesmärgid“, „ohutuse tagamine“ ja „ohutuse edendamine“ puhul vähemalt tasemel C;

b) ohutusjuhtimise eesmärgi „ohutusriski juhtimine“ puhul vähemalt tasemel D.

Artikkel 2

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on kehtestatud keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mille täitmist mõõdetakse rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 2.1 kindlaks määratud põhilise tulemusnäitaja abil ning mida väljendatakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena ja mõõdetakse keskmise lisavahemaa ning suurringjoone kohase vahemaa suhtena, ei tohi ületada järgmisi protsendimäärasid: 2021. aastal 2,37 %, 2022. aastal 2,37 %, 2023. aastal 2,40 % ja 2024. aastal 2,40 %.

Artikkel 3

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on kehtestatud läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mille täitmist mõõdetakse rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 3.1 kindlaks määratud põhilise tulemusnäitaja abil, on järgmised: aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus ühe lennu kohta 2021. aastal mitte rohkem kui 0,35 minutit, 2022. aastal mitte rohkem kui 0,5 minutit, 2023. mitte rohkem kui 0,5 minutit ja 2024. aastal mitte rohkem kui 0,5 minutit.

Artikkel 4

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

1. Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on kehtestatud kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mille täitmist mõõdetakse rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 4.1 kindlaks määratud põhilise tulemusnäitaja abil ning mille suhtes kohaldatakse 2020. ja 2021. kalendriaasta puhul rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõiget 4 ja artikli 4 lõiget 1, seatakse kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna iga-aastase muutusena järgmiselt:

a) 2020. ja 2021. kalendriaastal (kombineeritud väärtusena), mille kohta arvutatakse vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 4 lõikele 1 ühtne keskmine kindlaksmääratud ühikuhind: muutus +120,1 % võrreldes lõikes 3 osutatud kogu ELi hõlmava keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtusega;

b) 2022. kalendriaastal: muutus -38,5 % võrreldes kogu ELi hõlmava ühtse keskmise kindlaksmääratud ühikuhinnaga 2020. ja 2021. kalendriaastal (kombineeritud väärtusena), mis on arvutatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 4 lõikele 1;

c) 2023. kalendriaastal: muutus -13,2 % võrreldes kogu ELi hõlmava keskmise kindlaksmääratud ühikuhinnaga 2022. kalendriaastal;

d) 2024. kalendriaastal: muutus -11,5 % võrreldes kogu ELi hõlmava keskmise kindlaksmääratud ühikuhinnaga 2023. kalendriaastal.

2. Kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus on 6 265 631 152 eurot 2017. aasta eurodes.

3. Kogu ELi hõlmava keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus on 50,23 eurot 2017. aasta eurodes.

Artikkel 5

Häiretasemed

1. Liikmesriigid võivad taotleda ühe või mitme tulemuslikkuse kavas sisalduva tulemuseesmärgi läbivaatamist vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 18 lõike 1 punkti a alapunktile i, kui

a) Eurocontroli registreeritud tegelik liiklus erineb asjaomasel kalendriaastal rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 kohaselt vastu võetud tulemuslikkuse kavas esitatud IFR-lendude liiklusprognoosist vähemalt 10 %;

b) Eurocontroli registreeritud tegelik liiklus erineb asjaomasel kalendriaastal rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 kohaselt vastu võetud tulemuslikkuse kavas esitatud teenuseühikute liiklusprognoosist vähemalt 10 %.

2. Liikmesriigid võivad taotleda ühe või mitme tulemuslikkuse kavas sisalduva tulemuseesmärgi läbivaatamist vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 18 lõike 1 punkti a alapunktile i, kui kontrollväärtused on võrgu operatiivkava hooajalise ajakohastamise tõttu vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 ([5]) artikli 9 lõike 4 punktile a ja artikli 9 lõikele 8 võrreldes tulemuslikkuse kava koostamise ajal saadaolevas kõige viimases võrgu operatiivkava versioonis esitatud kontrollväärtustega muutunud vähemalt järgmiselt:

a) marsruutlennu ATFM-hilinemise puhul vähemalt 0,05 minutit, kui tulemuslikkuse kava koostamise ajal saadaolevas kõige viimases võrgu operatiivkava versioonis esitatud marsruutlennu ATFM-hilinemise kontrollväärtus on alla 0,2 minuti, või

b) marsruutlennu ATFM-hilinemise puhul vähemalt 0,04 minutit, millele lisatakse 5 % tulemuslikkuse kava koostamise ajal saadaolevas kõige viimases võrgu operatiivkava versioonis esitatud kontrollväärtusest, kui marsruutlennu ATFM-hilinemise kontrollväärtus on 0,2 minutit või rohkem.

Artikkel 6

Võrdlusrühmad

Moodustatakse järgmised aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusrühmad, millel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond, et hinnata tulemuseesmärke kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas:

a) Rühm A: Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania ja Itaalia aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

b) Rühm B: Norra, Rootsi, Taani, Soome ja Iirimaa aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

c) Rühm C: Tšehhi, Horvaatia, Sloveenia, Ungari, Slovakkia, Bulgaaria, Poola, Rumeenia ja Portugali aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

d) Rühm D: Küprose, Malta, Eesti, Läti, Leedu ja Kreeka aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

e) Rühm E: Austria, Šveitsi, Belgia-Luksemburgi ja Madalmaade aeronavigatsiooniteenuste osutajad.

Artikkel 7

Kehtetuks tunnistamine

Rakendusotsus (EL) 2019/903 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 8

Jõustumine

Käesolev otsus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel, 2. juuni 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

([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).